

Foto: Janneke Bos

INFO 20M

Informatieblad grote pleziervaart

Nummer 92 Januari 2019

INFO 20M
Informatieblad grote pleziervaart

*Het “**Informatieblad grote pleziervaart**” is bedoeld voor eigenaren, schippers en andere betrokkenen van pleziervaartuigen langer dan 20 meter zoals:*
- voormalige binnenvaartschepen
- voormalige zeeschepen
- voormalige vissersschepen
- voormalige marineschepen
- voormalige sleep- en duwboten
- woonschepen
- als pleziervaartuig gebouwde schepen
*Het “**Informatieblad grote pleziervaart**” geeft aan deze doelgroep informatie over de nautische wetgeving en voorlichting omtrent (technische) installaties aan boord.*

ISSN: **1872-7824**

Initiatief: Henk Bos
Coverfoto: Janneke Bos
Vormgeving: Janneke Bos
Correctoren: Hendrik Bijnsdorp, Jaap van Goor, Ge Bos-Thoma

Productie en uitgever: Janneke Bos (Expertisebureau Bos) (c) 2006-2019
*Website: **https://www.xs4all.nl/~bosq***
*John F. Kennedylaan 207, 2285 AG Rijswijk ZH, Tel: 070-3943347, e-mail: **bds@xs4all.nl***

Verspreiding:
***Info 20M** wordt gratis via e-mail door de volgende organisaties verspreid:*
- de Landelijke Vereniging tot Behoud van het Historisch Bedrijfsvaartuig (LVBHB)
- de Stichting tot behoud van Authentieke Stoomvaartuigen en Motorsleepboten (BASM)
- de Koninklijke Nederlandse Motorboot Club (KNMC)
- de Vereniging de Motorsleepboot (VDMS) en de Vereniging de Sleper (VDS)
- de Vlaamse Vereniging voor Watersport (VVW)
- Zeekadetkorps Nederland (ZKK)
*Andere organisaties kunnen zich bij de uitgever melden. **Info 20M** is tevens te downloaden via de website.*

***Info 20M** is een voortzetting van de reeks voorlichtingsbladen genaamd **M3-blad** die in het tijdvak 1987 tot 1995 geschreven zijn voor Scouting groepen met een wachtschip (een voormalig binnenschip in gebruik als clubhuis). M3-blad nummer 1 t/m 20 zijn via de index op de website te downloaden (**https://www.xs4all.nl/~bds/m3-index.htm**).M3 blad nummer 21 is niet openbaar ivm auteursrechten.*

Voorwoord

2019 is begonnen. Voor de één een deadline die zwaar weer teweeg brengt, voor de ander een nieuw begin.
De overgangsregeling voor het Certificaat van Onderzoek is inmiddels afgelopen. De deadline voor het aanvragen van een keuring is op 1 november 2018 verlopen.
Nieuwe aanvragen kunnen natuurlijk nog steeds ingediend worden, maar het schip moet dan voldoen aan alle eisen.
En dat is niet voor ieder schip mogelijk.
Gelukkig is in 2018 ook de nieuwe wetgeving voor “historische schepen” van kracht geworden.
De implementatie daarvan is echter nog niet gereed.
Er moet nog van alles ingeregeld worden voordat dat volledig gaat draaien. En dat het naar wens verloopt.
Het is even afwachten hoe dat de komende tijd eruit gaat zien.

Zoals ieder jaar worden in het begin van het jaar ook weer wijzigingen van de wetgeving gepubliceerd. Of die ook voor grote problemen gaan zorgen is nu nog niet goed in te schatten.

Wat wel opvalt is de grote aandacht voor het milieu.
Niet alleen wil de politiek dat we in de toekomst van “het gas” afgaan, maar ook dat we steeds meer op het milieu gaan letten. Over het toiletwater zijn weer diverse ideeën gepubliceerd. De handhaving heeft echter al vele jaren aangegeven dat dit niet te handhaven is en ook geen prioriteit heeft. Meer over toiletwater in dit nummer.

Een ander zorgenkindje is de financiering van woonschepen. De FVEN is bezig met dit probleem en probeert oplossingen te zoeken en te creëren.

Tot slot zijn er weer vele publicaties verschenen die voor u interessant kunnen zijn. Er zijn vele initiatieven en projecten die opgepakt worden. Bezig zijn met de geschiedenis levert altijd weer leuke informatie op.

Ik hoop dat 2019 het jaar wordt waarbij zowel de politiek (landelijk en regionaal) als het bedrijfsleven, ziet hoe mooi en waardevol het varend erfgoed is en dat dit absoluut behouden moet blijven. Een varend schip is immers een schip dat goed onderhouden blijft. Stilstand is achteruitgang. Laten we blijven zorgen voor ons varend erfgoed en dit goed op de kaart zetten. Ook in de media!
Zo kweken we draagvlak en steun die we nodig hebben.
Een goed 2019!

Janneke Bos
Hoofdredacteur

Inhoudsopgave

Eerste bijeenkomst van de examencommissies voor beroepskwalificaties

Op 4 en 5 september 2018 heeft in Parijs de eerste, gezamenlijke vergadering plaatsgevonden van de examencommissies die verantwoordelijk zijn voor de beoordeling van dekbemanningsleden in de binnenvaart. Deze bijeenkomst, die georganiseerd werd onder auspiciën van CESNI, het Europees Comité voor de opstelling van standaarden in de binnenvaart, is de eerste in zijn soort, het begin van een nieuw tijdperk voor de beroepskwalificaties in de binnenvaart.

Bijna vijftig deskundigen uit negen lidstaten van CESNI en drie riviercommissies hebben zich over talrijke vragen gebogen in verband met de concrete toepassing van de ontwerpstandaarden voor de competenties en het afnemen van praktijkexamens. Tijdens de verschillende discussierondes vond een levendige gedachtewisseling plaats en werd uitgebreid ingegaan op ervaringen uit de praktijk.

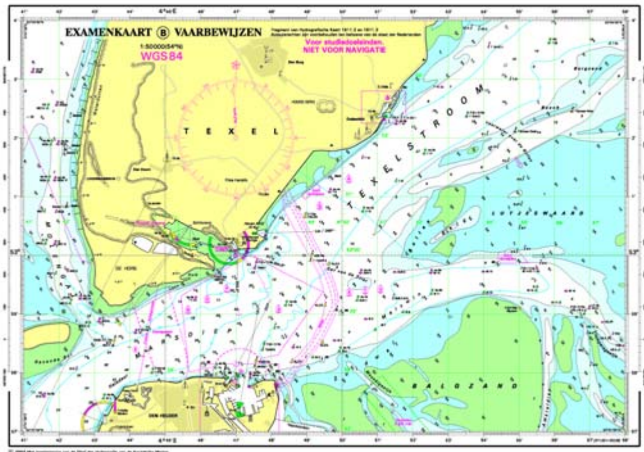
De deelnemers werden welkom geheten door de heer François Alabrune, hoofd van de Franse delegatie van de CCR, de Centrale Commissie voor de Rijnvaart, en de gastheer van de vergadering, de heer Jean-Marie Aurand, algemeen directeur van de OIV, de Internationale Organisatie voor Wijnbouw en Wijnbereiding.
Ambassadeur Alabrune benadrukte met name de belangrijke rol van de toekomstige standaarden (die naar verwachting in november van dit jaar door CESNI aangenomen zullen worden) om meer convergentie te bereiken tussen de kaderregelgeving op Europees vlak, de regelgeving voor de Rijn en die voor de Donau.
Hij pleitte voor een voortzetting van de nauwe samenwerking in het kader van CESNI om bij te dragen aan een coherente toepassing van de standaarden.
De heer Vojtech Dabrowski, deskundige van de Tsjechische delegatie, heeft de vergadering met kennis van zaken op efficiënte wijze geleid.

Aan het einde van de twee dagen waren de circa dertig vragen die de deskundigen hadden ingediend vrijwel allemaal behandeld. De vragen hadden betrekking op de toepassing van de nieuwe richtlijn 2017/2397 en de werkzaamheden van CESNI zoals voorzien in de richtlijn en de volgende versie van de Rijnreglementen.
De deskundigen zijn daarbij ook ingegaan op de toepassing van de standaarden in het licht van de nieuwe wettelijke regelingen, waarbij veel voorstellen werden gedaan voor een geharmoniseerde implementatie.

Afgezien daarvan bood de bijeenkomst een uitstekende gelegenheid om de deskundigen te informeren over hoe CESNI werkt. Er werd ook bericht over de nieuwe ontwikkelingen rond het internationaal wettelijk kader en deze CESNI-standaarden, die naar verwachting in januari 2020 van kracht zullen worden. Dankzij CESNI is er een convergentie tussen de verschillende wettelijke kaders op Europees vlak tot stand gekomen, maar dat neemt niet weg dat nu gezorgd moet worden voor een correcte implementatie van de richtlijn en een wijziging van de regels die door de riviercommissies worden toegepast, zodat naast een hoog veiligheidsniveau een hoog kwalificatieniveau gewaarborgd blijft. Dit is van groot belang om in de binnenvaart adequate omstandigheden te kunnen garanderen. Tegen deze achtergrond werd gewezen op de rol van de deskundigen van de examencommissies bij de implementatie hiervan, alsook de ondersteuning die zij kunnen bieden bij innovatieve ontwikkelingen.

Dankzij het interessante randprogramma dat de Franse gastheer in de bruisende stad Parijs georganiseerd had, bood de bijeenkomst voldoende gelegenheden om persoonlijk met collega's uit andere landen van gedachten te wisselen. De nieuwe of hernieuwde contacten die tijdens de bijeenkomst tot stand kwamen, zullen ongetwijfeld de internationale samenwerking tussen de deskundigen ten goede komen.

De resultaten zullen gepubliceerd worden in een rapport over de toepassing van de kwalificatiestandaarden.
Het is goed denkbaar dat zij tevens een aanleiding zullen vormen voor aanvullende werkzaamheden in CESNI en dus hun weerslag zullen vinden in het volgende werk-programma voor het Comité voor de periode 2019-2021.
Dit werkprogramma zal op de volgende vergadering van het Comité in november van dit jaar worden besproken.
Bron: CESNI



Examenkaarten Klein Vaarbewijs nu te downloaden

Bij het examen Klein Vaarbewijs 2 wordt gebruik gemaakt van een dubbelzijdige examenkaart met op de ene kant het Markermeer en op de andere kant een stuk van de Waddenzee bij Den Helder en Texel. Om die reden zit deze examenkaart ook bij elk boek voor het Klein Vaarbewijs en wordt gebruikt in de oefenopgaven. Uitgevers mogen deze kaart niet los verkopen en dat blijkt soms lastig als de kaart zoek of beschadigt raakt.

Sinds kort is de examenkaart echter als gratis download beschikbaar. Download de PDF en print deze op A3. Als u zelf geen A3 printer heeft dan kan dat bij elke printer- of plotterservice.
- Examenkaart A (Markermeer)
- Examenkaart B (Marsdiep)
https://www.vaarwinkel.nl/shop/products.asp?cat=24&scri=10&scri=45
Bron: Vaarwijzer

Nieuwe afbakening KVB2

De examencommissie heeft de kaarttekens (KVB2) die u moet kennen in Bijlage F.2 van de Afbakening opgenomen. Om te voorkomen dat een kandidaat de hele legenda van de 1800-serie uit zijn hoofd moet kennen, geeft de examencommissie in deze Bijlage aan welke kaarttekens de kandidaat meteen moet herkennen, zonder de legenda te raadplegen.

Zie https://www.vamex.nl/content//uploads/Afbakening-KVB2-oktober-2018-tbv-website.pdf

Bron: Vamex

Centraal Bureau Rijvaardigheids-bewijzen

Examens Klein Vaarbewijs vanaf 2020 bij het CBR

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, dat verantwoordelijk is voor de vaarbewijzen in Nederland, heeft besloten de examinering en de afgifte van het Klein Vaarbewijs en Groot Pleziervaartbewijs vanaf 1 januari 2020 door het Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen (CBR) uit te laten voeren.

Dat betekent dat 2019 het laatste jaar is waarin u bij VAMEX een vaarbewijs examen kunt afleggen en een vaarbewijs kunt aanvragen. Het CBR en VAMEX werken samen aan de voorbereiding voor een soepele overgang van de activiteiten. Als er meer bekend wordt over de overgang zal hierover op de website van het CBR worden bericht.

Voor meer informatie verwijzen wij u naar de website van het CBR,
https://www.cbr.nl/nl/beroepsexamens/binnenvaart/recreatievaart.htm.
Bron: Vamex

Klein Vaarbewijs in een wip

Bij de invoering van het Klein Vaarbewijs al weer heel lang geleden sprak men de verwachting uit dat het aantal afgenomen examens de eerste jaren wel hoog zou liggen en daarna zou inzakken. Bijna alle watersporters hadden hun vaarbewijs dan wel gehaald en alleen een klein aantal nieuwe snelvaarders en grotere boot bezitters zou dan nog examen willen doen. Hoe ver bleek men de plank mis te slaan? Het aantal afgenomen examens en nieuw uitgegeven kleine vaarbewijzen blijft over alle jaren redelijk stabiel. Soms wat meer en soms wat minder. Niet omdat de watersport nu zo hard groeit, maar omdat ook veel mensen voor wie het klein vaarbewijs niet direct verplicht is, toch besluiten hun vaarbevoegdheidsbewijs te halen.
Soms omdat men ook wel eens in het buitenland wil huren en dan makkelijk kan aantonen te kunnen varen, maar meestal toch omdat het beter voelt het water op te gaan met enige kennis.

Wel valt het op dat kandidaten steeds minder bereid zijn al te veel tijd te steken in de studie voor het examen. Eerst zag je al de terugval bij de opleiders. Van 10 avonden ging eigenlijk iedereen al terug naar 4 avonden. En ook vier avonden vinden velen al te veel en doet men liever een 'crash course' van één dag inclusief examentraining.
In de Vaarwinkel merken wij dat deze ontwikkeling zelfs nog verder gaat. De vraag *"hoe snel heb ik 'dit of dat' in huis? Want ik heb volgende week examen"*. En met 'dit of dat' blijkt men dan nog verrassend vaak een cursusboek voor het Klein vaarbewijs te bedoelen. Terwijl het cursusboek toch echt de essentiële basis bevat.

De leerstof voor het Klein Vaarbewijs 1 is geen *'rocket science'*, maar om nu te zeggen dat het in een week doorlezen van een boek (het dunste omvat 240 pagina's) en/of een dag een flitscursus voldoende is voor het examen durf ik te betwijfelen. Maar hoewel er nog steeds gemopperd wordt dat het examen moeilijk is en dat de leerstof onvoldoende aansluit, laten de cijfers een ander beeld zien. De slaagpercentages zijn weliswaar niet hoog, maar zeker ook niet te laag. Onbekend is wat de relatie is tussen tijd besteed aan de studie en de kans in één keer te slagen.

Bron: Vaarwijzer

Wijziging Rijnvaartpolitiereglement 1

Besluit van 5 september 2018 tot wijziging van het Rijnvaartpolitiereglement 1995 ter implementatie van de resoluties 2017-I en -II en 2018-I-12 van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart.

Dit besluit strekt tot implementatie in het Rijnvaart-politiereglement 1995 (hierna: Rpr) van de door de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (hierna: CCR) bij resoluties 2017-I van 31 mei 2017, 2017-II van 7 december 2017 en 2018-I van 7 juni 2018 aangenomen protocollen 2017-I-11, 2017-II-16, -17 en -19 en 2018-I-12. De implementatie is zonder beleids-ruimte één op één uitgevoerd.

Bij protocol 2017-I-11 is een aantal tijdelijke wijzigingen van artikel 12.01 Rpr, met betrekking tot de uitbreiding van de meldplicht tot alle schepen die containers vervoeren en schepen die op vloeibaar aardgas varen, omgezet in een definitieve wijziging. Daarbij is de elektronische meldplicht uitgebreid tot alle schepen en samenstellen waarvan ten minste één schip is bestemd voor het vervoer van goederen in vaste tanks. Gelijktijdig zijn de bepalingen met betrekking tot de riviergedeelten waar de meldplicht geldt vereenvoudigd en is nu duidelijker aangegeven welke schepen op bepaalde riviergedeelten van de meldplicht zijn vrijgesteld. De melding is niet uitsluitend per marifoon mogelijk maar kan ook schriftelijk of elektronisch geschieden. Indien tijdens de reis gegevens wijzigen kan dit eveneens op verschillende wijzen worden gemeld. De bij de melding te verstrekken gegevens komen overeen met de gegevens die al sinds de jaren negentig door schippers moeten worden gemeld. Nieuw is dat de schippers van schepen die vloeibaar aardgas (LNG) als brandstof gebruiken de aanwezigheid van een LNG-installatie aan

boord moeten melden. Ook voor het vervoer van containers geldt dat de melding gegevens betreft die ook nu al op grond van de standaard voor elektronische meldingen vereist zijn. Voor schepen en samenstellen waarvan ten minste één schip is bestemd voor het vervoer van goederen in vaste tanks is geen sprake van een uitbreiding van de meldplicht maar moet de melding voortaan elektronisch plaatsvinden. Deze schepen moeten de vereiste software installeren om elektronisch te kunnen melden. Deze kan evenwel gratis worden gedownload. De daarvoor benodigde apparatuur is blijkens informatie van het CCR-secretariaat aanwezig op de betrokken schepen.

Protocol 2018-I-12 betreft de uitzondering van bilgeboten en bunkerschepen met een beperkt laadvermogen van artikel 12.01 Rpr.

De bovengenoemde wijzigingen werden van kracht met ingang van 1 december 2018.

Protocol 2017-II-16 betreft de verplichte aanvullende trajectkennis met betrekking tot specifieke riviergedeelten en bepaalt dat, indien met meer schippers aan boord gevaren wordt, uitsluitend de gezagvoerende schipper dient te beschikken over de ter plekke vereiste trajectkennis.
Dit protocol dient ter verduidelijking van artikel 1.02 Rpr en heeft geen gevolgen voor de administratieve lastendruk. Deze wijziging werd van kracht met ingang van 1 juni 2018.

Protocol 2017-II-17 regelt het verplichte gebruik van walstroom op bepaalde ligplaatsen en biedt de lokale bevoegde autoriteiten de mogelijkheid schippers te verplichten om op ligplaatsen waar gebodsbord B.12 geplaatst is hun schip volledig op walstroom aan te sluiten. De toepassing van deze maatregel heeft geen gevolgen voor de administratieve lastendruk. Deze wijziging werd van kracht met ingang van 1 juni 2018.

Protocol 2017-II-19 regelt de vervanging van verwijzingen in het Rpr naar het Reglement onderzoek schepen op de Rijn 1995 door verwijzingen naar de Europese standaard met betrekking tot technische voorschriften voor binnenschepen ES-TRIN. Deze wetstechnische maatregel heeft geen gevolgen voor de administratieve lastendruk. Deze wijzigingen werd van kracht met ingang van 7 oktober 2018.

Te downloaden via
https://zoek.officielebekendmakingen.nl/stb-2018-324.html

Bron: Officiële bekendmakingen

Wijziging Rijnvaartpolitiereglement 2

Bekendmaking van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, van 7 september 2018, nr. IENW/BSK-2018/177978, aan de Rijnscheepvaart in verband met de vervanging van verwijzingen in het Rijnvaart-politiereglement 1995 naar het Reglement onderzoek schepen op de Rijn 1995 door verwijzingen naar de Europese standaard ES-TRIN (Bekendmaking aan de Rijnscheepvaart nr. 2/2018)
Met deze bekendmaking worden de bijlagen 2 en 3 van protocol 2017-II-19 van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) geïmplementeerd. Hierin wordt een aantal artikelen van tijdelijke aard uit het Rijnvaart-politiereglement 1995 (Rpr) gewijzigd. De wijzigingen bestaan uit vervanging van verwijzingen naar het Reglement onderzoek schepen op de Rijn 1995 (RosR) door verwijzingen naar editie 2017/I van de Europese standaard tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen (ES-TRIN). In ES-TRIN zijn de uniforme technische voorschriften vastgelegd die noodzakelijk zijn om de veiligheid van binnenschepen te waarborgen. De standaard omvat de geharmoniseerde voorschriften van de Europese richtlijn 2006/87/EG van het Europees parlement en de Raad van 12 december 2006, tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen en tot intrekking van Richtlijn 82/714/EEG van de Raad, alsmede van de voorschriften van het RosR.

De CCR en de EU hebben gezamenlijk besloten om ES-TRIN 2017/1 met ingang van 7 oktober 2018 op gecoördineerde wijze in werking te laten treden door in hun respectieve wettelijke kaders naar de standaard te verwijzen. De CCR heeft bij Besluit 2017-II-20 besloten het RosR aan te passen en daarin naar ES-TRIN 2017/1 te verwijzen. De wijzigingen in artikel 1 zijn van kracht tot en met 30 november 2018 omdat dan de betreffende artikelen van tijdelijke aard worden omgezet in definitieve wijzigingen van het Rpr. De wijzigingen in artikel 2 zijn van kracht tot en met 30 november 2020.

Te downloaden via
https://zoek.officielebekendmakingen.nl/stcrt-2018-50752.html.

Bron: Officiële bekendmakingen

Wijziging Rijnvaartpolitiereglement 3

Besluit van 29 oktober 2018 tot wijziging van het Rijnvaartpolitiereglement 1995 ter implementatie van resolutie 2018-I van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart, houdende de omzetting van enige tijdelijke wijzigingen in definitieve, het herstel van enkele onvolkomenheden en gebruiksvoorschriften voor AIS-apparatuur.

Dit besluit strekt tot implementatie in het Rijnvaart-politiereglement 1995 (hierna: Rpr) van de door de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (hierna: CCR) bij resolutie 2018-I van 7 juni 2018 aangenomen protocollen 2018-I-9 tot en met -11. De implementatie is zonder beleidsruimte één op één uitgevoerd.

Protocol 2018-I-9 betreft de omzetting van een aantal tijdelijke voorschriften in definitieve wijzigingen van het Rpr aangezien de toepassing van deze voorschriften van tijdelijke aard geen bijzondere problemen oplevert.
Het gaat om de voorschriften met betrekking tot het gebruik van vloeibaar aardgas (LNG), het vrij uitzicht in verband met de ladinghoogte en de beperking van de scheepvaart bij

hoogwater op het riviergedeelte Germersheim - Mannheim-Rheinau. Deze omzetting is van wetstechnische aard en brengt geen gevolgen voor de administratieve lastendruk met zich mee.

Protocol 2018-I-10 betreft de aanpassing van een aantal verwijzingen in het Rpr aan de gewijzigde nummering van het Europese overeenkomst voor het internationale vervoer van gevaarlijke goederen over de binnenwateren (ADN). Daarnaast brengt dit protocol de tekst van artikel 7.07, tweede lid, onderdeel b, van de Nederlandse taalversie van het Rpr in overeenstemming met artikel 7.1.2.19.1 van het ADN en trekt deze gelijk met die van de Franse en Duitse taalversies. Deze wijzigingen betreffen reparatiewetgeving en hebben geen gevolgen voor de administratieve lastendruk.

Protocol 2018-I-11 behelst enkele gebruiksvoorschriften met betrekking tot een AIS-apparaat (automatisch identificatie systeem). Met name wordt voorgeschreven dat per schip of samenstel slechts één apparaat in gebruik mag zijn, dat dit op vol vermogen dient te zenden en dat de over te dragen gegevens ook de oproepcode dienen te bevatten. Deze wijzigingen bevatten geen informatieverplichtingen die gevolgen hebben voor de administratieve lastendruk.

Te downloaden via
https://zoek.officielebekendmakingen.nl/stb-2018-405.html

Bron: Officiële bekendmakingen

Nieuwe vaarregels in België

Vaste lezers herinneren zich waarschijnlijk dat men in België druk doende is de regels rondom de pleziervaart flink te moderniseren. Hier een korte update van de stand van zaken op dit moment.

Het is de bedoeling de verplichte registratie van pleziervaartuigen in België te herzien. In plaats van het bestaande systeem komt er een nieuwe registratiebrief die 5 jaar geldig zal zijn. Verlengen is gratis, maar bij overdracht en een grote aanpassing aan het schip zijn er kosten gemoeid met het bijwerken van de registratie. Invoering zal geleidelijk gaan, bij het vervallen van de huidige documenten ontvangt men de nieuwe papieren. Er komt een lijst met een verplichte minimale uitrusting. Deze lijst wordt mede afhankelijk van hoe ver men uit de kust wil varen. De nieuwe lijst zal ingaan vanaf 1 januari 2020.

De verplichting tot het hebben van een stuurbrevet voor schepen langer dan 15 meter of snelle motorvaartuigen die sneller kunnen varen dan 20 km/uur wordt uitgebreid naar de kustwateren. De diploma's Yachtman en Yachtnavigator krijgen daarnaast een sterke aanbeveling vanuit de overheid. De verplichting voor een stuurbrevet voor op zee zal ingaan vanaf 2022. Naar verwachting zullen schippers van bezoekende jachten vanuit een ander land een vergelijkbaar vaarbewijs moeten kunnen tonen; vergelijkbaar met het internationale vaarbewijs ICC Coastal Waters.

Tot slot is het de bedoeling dat het praktisch en theoretisch gedeelte voor het stuurbrevet wordt vernieuwd. Voor de theorie komt er een nieuw en duidelijk overzicht van de te kennen leerstof en voor de verplichte vaarproef komen duidelijke einddoelen. Deze zullen tot stand komen in overleg met de scholen en instanties die de praktijkexamens afnemen.

Graag wijzen wij er nog eens op dat bovenstaande gaat over de plannen voor nieuwe regels in België. In Nederland is er geen sprake van dat er een praktijkexamen komt voor het klein vaarbewijs. Voor het Groot Pleziervaartbewijs en voor het (Beperkt) Groot Vaarbewijs bestaat al een praktijkexamen.

Bron: Vaarwijzer

Internet consultatie Wijziging Regeling gebruik van frequentieruimte met meldingsplicht 2015

Het Ministerie van Economische Zaken en Klimaat bereidt een wijziging voor van de Regeling gebruik van frequentieruimte met meldingsplicht 2015.

Door de wijziging worden de regels omtrent het registreren van frequentiegebruik aangescherpt, zodat alleen tot registratie overgegaan wordt indien het schip dan wel diens eigenaar ook daadwerkelijk een band met Nederland heeft.

Publicatiedatum 18-12-2018
Einddatum consultatie 29-01-2019

Doelgroepen
Doelgroepen die door de regeling worden geraakt
Huidige houders van een registratie ten behoeve van maritiem mobiel frequentiegebruik en natuurlijke of rechtspersonen die een registratie voor maritiem mobiel frequentiegebruik wensen aan te vragen.

Verwachte effecten van de regeling voor de doelgroepen
Op basis van deze regeling kan aan bestaande registratiehouders gevraagd worden aan te tonen dat ze een band met Nederland hebben.
Aanstaande registratiehouders dienen dit aan te tonen door middel van het invullen van de gegevens in het gebruikersregister op de website van Agentschap Telecom bij het melden van het voorgenomen frequentiegebruik.

Waarop kunt u reageren?
Belangstellenden en belanghebbenden kunnen bij hun reactie de gehele concept-wijzigingsregeling en toelichting betrekken.

https://www.internetconsultatie.nl//regelinggebruikfrequentieruimte

Bron: Internet consultatie overheid

Nieuwe Inland Ecdis standaard gepubliceerd

Na vele jaren werk is uiteindelijk de Inland Ecdis standaard 2.4 gepubliceerd, zie https://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/HTML/?uri=CELEX:32018R1973&from=EN.

Deze verordening is verbindend in al haar onderdelen en is rechtstreeks toepasselijk in de lidstaten overeenkomstig de Verdragen.
Gedaan te Brussel, 7 december 2018

Bron: Eur-lex

Richtlijn voor Strafvordering Binnenvaart

Registratienummer: 2018R016
Datum inwerkingtreding: 01-01-2019
Vervallen: richtlijn voor strafvordering Binnenvaart (2015R028)

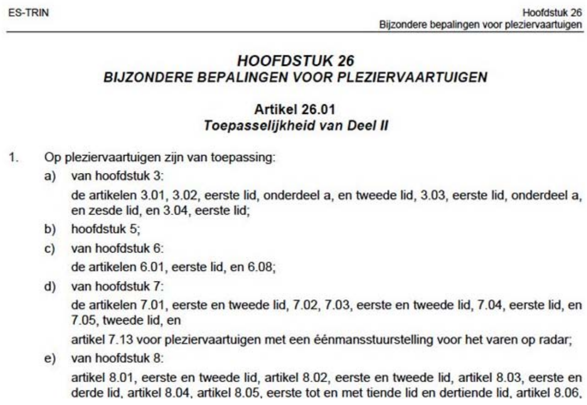
Deze richtlijn heeft betrekking op overtredingen van voorschriften op het gebied van de scheepvaart op de binnenwateren (beroeps- en recreatievaart). De tarieven zijn afgerond volgens de systematiek van de Aanwijzing kader voor strafvordering en OM-afdoeningen.

Het strafvorderingsbeleid voor binnenvaart wijkt op een aantal punten af van het 'Kader voor strafvordering' en het gebruikelijke strafprocesrecht. De reden hiervoor ligt in het internationale recht. De wet- en regelgeving op de Nederlandse binnenwateren verschilt per water. Op enkele scheepvaartwegen zijn een specifiek verdrag en bijbehorende voorschriften van toepassing.

Van belang is met name de Herziene Rijnvaartakte (HRA, ook wel: Akte van Mannheim 1868), die in Nederland geldt op de Rijn, het Pannerdensch Kanaal, de Lek en de Waal (de zgn. 'Aktewateren'). De HRA heeft een eigen sanctieregime. Zo berust de bevoegdheid om recht te spreken bij zgn. 'Rijnvaartrechters' (art. 34 HRA) en kent artikel 32 van de Herziene Rijnvaartakte uitsluitend een geldboete als sanctie. Dit betekent dat bij overtredingen op de internationale Rijn ingevolge artikel 94 Grondwet geen ruimte is voor oplegging van vervangende hechtenis. Hetzelfde geldt voor taakstraffen, verbeurdverklaring of ontzegging van de vaarbevoegdheid. De op te leggen geldboete is sinds 1 november 2011 gemaximeerd op 25.000 euro. De in deze richtlijn opgenomen tarieven zijn vergeleken met de Bussgeldkatalog van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) in Straatsburg.
Bij een groot aantal feiten is er in navolging van de Bussgeldkatalog voor gekozen om marges aan te geven. Wegingsfactoren zijn daarbij onder meer de ernst van feit, de mate van gevaarzetting, het soort schip en de omstandigheden waaronder het feit werd gepleegd.

De richtlijn is te downloaden via https://zoek.officielebekendmakingen.nl/stcrt-2018-67905.html

Bron: Officiële bekendmakingen



ES-TRIN — Hoofdstuk 26 Bijzondere bepalingen voor pleziervaartuigen

HOOFDSTUK 26
BIJZONDERE BEPALINGEN VOOR PLEZIERVAARTUIGEN

Artikel 26.01
Toepasselijkheid van Deel II

1. Op pleziervaartuigen zijn van toepassing:
   a) van hoofdstuk 3:
      de artikelen 3.01, 3.02, eerste lid, onderdeel a, en tweede lid, 3.03, eerste lid, onderdeel a, en zesde lid, en 3.04, eerste lid;
   b) hoofdstuk 5;
   c) van hoofdstuk 6:
      de artikelen 6.01, eerste lid, en 6.08;
   d) van hoofdstuk 7:
      de artikelen 7.01, eerste en tweede lid, 7.02, 7.03, eerste en tweede lid, 7.04, eerste lid, en 7.05, tweede lid, en
      artikel 7.13 voor pleziervaartuigen met een éénmansstuurstelling voor het varen op radar;
   e) van hoofdstuk 8:
      artikel 8.01, eerste en tweede lid, artikel 8.02, eerste en tweede lid, artikel 8.03, eerste en derde lid, artikel 8.04, artikel 8.05, eerste tot en met tiende lid en dertiende lid, artikel 8.06,

Wijziging Binnenvaartregeling

Regeling van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, van 7 september 2018, nr. IENW/BSK-2018/156621, tot wijziging van de Binnenvaartregeling in verband met de implementatie van Richtlijn (EU) 2016/1629 tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen, tot wijziging van Richtlijn 2009/100/EG en tot intrekking van Richtlijn 2006/87/EG en de implementatie van de op 7 december 2017 aangenomen protocollen 2017-II-15 en 2017-II-20 van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart en het herstel van een aantal omissies.

Met de wijziging van de Binnenvaartregeling wordt de nieuwe richtlijn (EU) 2016/1629 tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen,tot wijziging van Richtlijn 2009/100/EG en tot intrekking van Richtlijn 2006/87/EG (hierna: richtlijn (EU) 2016/1629), in de regeling geïmplementeerd. Tevens wordt een tweetal besluiten, de op 7 december 2017 aangenomen protocollen 2017-II-15 en 2017-II-20 van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (hierna: CCR), in de regeling geïmplementeerd. Ook wordt een aantal omissies uit het verleden rechtgezet.

Inhoudelijk zijn er in de Binnenvaartregeling vanwege richtlijn (EU) 2016/1629 geen wijzigingen doorgevoerd ten op zichte van richtlijn 2006/87/EG. De in deze regeling opgenomen wijzigingen betreffen voornamelijk de vernummering en de verplaatsing van artikelen en bijlagen uit richtlijn 2006/87/EG naar de in bijlage II bij richtlijn (EU) 2016/1629 opgenomen Europese standaard tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen (hierna: ES-TRIN) en omgekeerd.

Met de aanname van protocol 2017-II-20 door de CCR kan een groot deel van het Reglement onderzoek schepen op de Rijn 1995 (hierna: RosR 1995) vervallen. Om die reden is in deze wijzigingsregeling bijlage 1.1 van de Binnenvaartregeling gewijzigd. Alleen de hoofdstukken 1 en 2 (waarin de procedurele voorschriften zijn opgenomen) en 8a (bepalingen betreffende de uitstoot van schadelijke gassen en luchtverontreinigende deeltjes door dieselmotoren) van het RosR 1995 zijn gehandhaafd.

De inhoud van de overige hoofdstukken en bijlagen is terug te vinden in de ES-TRIN, dat is opgenomen in bijlage 1.1.a. Vanwege het aannemen van protocol 2017-II-15 was het tevens noodzakelijk het Reglement betreffende het

scheepvaartpersoneel op de Rijn (hierna Rsp), dat als bijlage 1.9 bij de Binnenvaartregeling is opgenomen, aan te passen aan de ES-TRIN. Dit betreft voornamelijk het vervangen van verwijzingen naar het RosR 1995 door verwijzingen naar de betreffende bepalingen in de ES-TRIN.

De in deze regeling opgenomen wijzigingen betreffen verder vooral aanpassingen van verwijzingen van de oude naar de nieuwe richtlijn, het opnemen van verwijzingen naar bijlage 1.1a bij de Binnenvaartregeling, waarin de ES-TRIN is opgenomen, en een aanpassing van de artikelnummering naar de gewijzigde artikelnummering in de ES-TRIN.

Te downloaden via https://zoek.officielebekendmakingen.nl/stcrt-2018-50756.html.

Bron: Officiële bekendmakingen

Bijltjesdag?

En toen was het 1 november 2018. Een datum die voor eigenaren van schepen langer dan 20 meter van groot belang was. Eind dit jaar moeten schepen langer dan 20 meter of met een blokmaat lengte x breedte x diepgang groter dan 100 m3 namelijk voorzien van het zogenaamde Certificaat van Onderzoek (CvO of CBB). Tot 30 december kunnen bestaande schepen het certificaat namelijk nog krijgen zonder dat aan de eisen voor moderne nieuwbouw schepen voldaan hoeft te worden. Wij schreven daar al eerder over.

Waarom is 1 november dan zo belangrijk?
Ongeveer halverwege dit jaar werd duidelijk dat het onmogelijk is om alle schepen en varende werktuigen die het aangaat voor 30 december 2018 allemaal gekeurd te krijgen. Er zijn te weinig keurmeesters en omdat een schip voor de keuring ook droog moet en er mogelijk aanpassingen gedaan moeten worden dreigen eigenaren ook in de knel te komen omdat er onvoldoende capaciteit is bij scheepswerven en hellingen. De minister heeft daarom gekozen voor een praktische oplossing. Eigenaren die voor 1 november 2018 certificering hebben aangevraagd krijgen nog langer de tijd om de procedure af te ronden en eventuele aanpassingen te doen. Voor eigenaren die echter niet voor 1 november certificatie hebben opgestart hebben nu mogelijk wel een probleem. Hun schepen moeten namelijk uiterlijk 30 december een CvO/CBB hebben en lukt dat niet dan moet hun schip aan andere en strengere eisen voldoen.

Vooral vanuit de kring van eigenaren van historische schepen klinkt nu door dat voor schepen die straks geen CvO hebben de sloop dreigt. Aan de andere kant het is al lange tijd bekend dat deze schepen eind dit jaar een certificaat moeten hebben. En nergens in de regels staat dat een niet gecertificeerd schip gesloopt moet worden.
Een schip zonder certificaat mag straks alleen niet meer zelfstandig varen. Voor een schip dat als bijvoorbeeld woonschip gebruikt wordt hoeft dat geen probleem te zijn. Certificatie onder de nieuwe regels is voor veel schepen haalbaar, maar kan het historische karakter aantasten en zal ook extra kosten met zich meebrengen.

Eén ding is wel zeker; schepen waarvoor nu geen certificatietraject is opgestart, zijn ineens veel minder waard geworden. Als dat bij de betreffende eigenaren ook is doorgedrongen dan kan dat misschien zelfs wel de redding betekenen als deze gekocht worden door mensen die wel bereid zijn in de aanpassingen te investeren.
Er liggen namelijk nog steeds veel historische schepen verwaarloosd in kanalen en sloten te wachten op betere tijden.

Bron: Vaarwijzer



Varend historisch erfgoed staat voor grote uitdagingen

Nederland heeft de grootste vloot varend historisch erfgoed ter wereld. En met de toenemende regelgeving en de afnemende financieringsmogelijkheden wordt het steeds moeilijker de prachtige schepen varend te houden.
Het is mobiel en dat is het probleem. Onroerend goed geniet meer bescherming van overheidswege en ontvangt aanmerkelijk meer en makkelijker subsidie. Het gaat erom spannen de komende jaren.
In de museumhaven van Leeuwarden ligt dezeetjalk 'VIOD' van Rolf en Lia van der Mark. Rolf van der Mark, voorzitter van de LVBHB of kortweg het Historisch Bedrijfsvaartuig en tevens voorzitter van de overkoepelende organisatie FVEN (Federatie Varend Erfgoed Nederland), woont sinds 1984 op het schip met vrouw en in het verleden met twee kinderen. Lees het zeer uitgebreide interview met Rolf van der Mark in de Scheepvaartkrant , https://content.yudu.com/web/2wzcc/0A2rxkp/SK897/html/index.html?page=58&origin=reader.
Bron: Scheepspost

Historische vloot gebukt onder regelzucht

De historische vloot in Nederland dreigt deels uit het vaarbeeld te raken door strenge regels van overheid en banken. Een overgangsregeling komt vandaag ten einde. Eigenaren van historische woon- en recreatieschepen, zoals tjalken of klippers, mogen vanaf 1 januari 2019 niet meer varen als ze geen certificaat hebben aangevraagd bij de rijksoverheid.

<u>Fikse aanpassingen</u>
Het certificaat wordt alleen verleend aan schepen die voldoen aan strenge veiligheidseisen. Veel eigenaren moeten fikse technische aanpassingen doen. De historische vloot heeft negen jaar gebruik kunnen maken van een overgangsregeling. Schepen die ná 1 november worden aangemeld, moeten voldoen aan nieuwe veiligheidseisen die voor de traditionele vloot praktisch onhaalbaar zijn. Die moeten dan aan de wal blijven liggen, en mogen alleen met behulp van sleepboten worden verplaatst. Op eigen kracht varen is dan verboden voor dit varende erfgoed.

<u>Erfgoed voldoet niet aan regels Brussel</u>
De nieuwe regels gelden voor schepen langer dan twintig meter. Het varende Nederlandse erfgoed voldoet niet aan de Europese regels voor de binnenvaart.
Tot 30 december 2018 kon er een zogeheten 'Certificaat van Onderzoek' worden verkregen, ook als de schepen niet aan alle regels voldoen voor nieuwbouwschepen. Als schippers worden betrapt tijdens het varen met een ongekeurd schip, riskeren ze een boete van 1250 euro.
De inspectie Leefomgeving en Transport - verantwoordelijk voor de certificering - kan desgevraagd niet schatten hoeveel historische schepen er in Nederland rondvaren die moeten voldoen aan de nieuwe eisen.

Bron: Scheepspost

Hoe zit dat nu met het CvO na 1 november?

Per 1 november 2018 is feitelijk de overgangsregeling voor de certificering van het varend erfgoed beëindigd. Wat nu als uw schip gecertificeerd is, dat nog niet is, of helemaal niet wordt?

George Snijder geeft in dit artikel een kleine terugblik en een vooruitblik. Meer uitgebreide info staat in voetnoten.
In 2008 werd de nieuwe Binnenvaartwet van kracht.

Varend erfgoed, dat onder de certificeringsplicht viel kon gebruik maken van een overgangstermijn van 10 jaar. Criterium om deze schepen te certificeren was het 'klaarblijkelijk gevaar' waarbij op het certificaat uitzondering wordt gemaakt voor zaken waarvoor het schip niet aan de regels kan voldoen of hoeft te voldoen.

Omdat veel eigenaren van varend erfgoed de certificering bleven uitstellen ontstond een file aan het einde van 2018, die de keuringsinstanties niet konden verwerken.
IL&T heeft toen besloten dat schepen tot 1 november 2018 aangemeld konden worden om nog onder de overgangsregeling konden vallen. Daarmee konden ze nog

JB



Gaat dit woonschip ooit nog varen???

in 2019 gecertificeerd worden onder het klaarblijkelijk gevaar. Hoe zit het nu? Lees het volgende verhaal!

Bron: Scheepspost

CvO en CBB na 1 november 2018

Per 1 november 2018 is feitelijk de overgangsregeling voor de certificering van het varend erfgoed beëindigd.
Wat nu als uw schip gecertificeerd is, dat nog niet is, of helemaal niet wordt?

In dit artikel een kleine terugblik en een vooruitblik.
Uitgebreide info staat in de [voetnoten].

In 2008 werd de nieuwe Binnenvaartwet van kracht. [1]
Varend erfgoed, dat onder de certificeringsplicht viel [2] kon gebruik maken van een overgangstermijn van 10 jaar. Criterium om deze schepen te certificeren was het 'klaarblijkelijk gevaar' waarbij op het certificaat uitzondering wordt gemaakt voor zaken waarvoor het schip niet aan de regels kan voldoen en dat ook niet hoeft. [3]
Omdat veel eigenaren van varend erfgoed de certificering bleven uitstellen ontstond een file aan het einde van 2018, die keuringsinstanties niet konden verwerken.
IL&T [4] heeft toen besloten dat schepen, aangemeld voor 1 november 2018 nog onder de overgangsregeling konden vallen en dus ook nog in 2019 gecertificeerd kunnen

worden onder het klaarblijkelijk gevaar. [5]
Hoe zit het nu? Een keuze menu.

1. Het schip is certificaatplichtig. [6]
1.1 Nee. Nou dat is makkelijk. Ga iets leuks lezen of doen.
1.2 Ja, want mijn schip is langer dan 20 meter of heeft een onderwater blokvolume van meer dan 100 m3. Ga door naar 2

2. Mijn schip is al gecertificeerd.
2.1 Nee, ga door naar 3.
2.2 Ja: goed gedaan. Na 7 jaar moet het certificaat vernieuwd worden. Doe dat op tijd want als je (al is het maar 1 dag) te laat bent vervalt je certificaat en moet je schip aan de nieuwbouw regels voldoen. [5] Vertrouw er niet op dat je van de NBKB [7] of je keurmeester van toen een waarschuwing krijgt. Makkelijk is om de periodieke vlakkeuring door de verzekering samen te laten vallen met het verlengen van het certificaat. Maar pas op: bij ombouw, verbouw of nieuwbouw kunnen de uitzonderingen die nu nog (in artikel 8) op je certificaat staan vervallen en moet je schip alsnog aan de nieuwbouweisen voldoen.

3. Mijn schip is aangemeld vóór 1 november 2018.
3.1 Nee, ga naar 4.
3.2 Ja. Mooi, maak een afspraak voor een eerste inspectie zodat je weet wat er gedaan moet worden. Zie verder voetnoot [3] en [5]. Vraag rond voor ervaringen van collega-scheepseigenaren.

4. Dat is pech omdat je nu niet meer onder de overgangsregeling valt. Wil je nog wel varen?
4.1 Nee. Jammer, want varen is behoud. Ga naar punt 5 voor wat aanvullende informatie.
4.2 Ja. OK, dat kan, maar kost wat meer moeite. Zie punt 6.

5. Het schip gaat niet meer varen.
Dan wordt het schip dus een niet-varend woonschip. Mogelijk heeft dat serieuze gevolgen voor de waarde van je schip. Hieronder nog wat punten van aandacht:
5.1 Een werfbezoek mag niet op eigen kracht gebeuren, maar het schip moet gesleept worden door gecertificeerde slepers. Mogelijk moet de instantie waaronder de ligplaats en de vaarroute naar de werf vallen (gemeente, provincie, rijk) een vergunning voor het slepen geven.
5.2 Kijk de ligplaatsvergunning na. Misschien is een van de voorwaarden van de vergunning dat het een varend schip moet zijn. Risico is dan dus dat je de vergunning kwijt raakt als de vergunningverlener gaat handhaven of als je het schip met ligplaats wilt verkopen (zo dat al toegestaan is).
5.3 Het risico bestaat dat niet-varende woonschepen onder het bouwbesluit gaan vallen. Momenteel geldt een uitzondering voor bouwwerken die al bestonden, maar de kans bestaat altijd dat bij eigenaarswijziging of verbouwingen het besluit wel van toepassing wordt.
5.4 Er worden momenteel wel schepen naar het buitenland verkocht bijvoorbeeld om als woning in Londen te dienen. Buitenlanders die met het schip willen varen hebben meestal het geld wel om het schip te laten certificeren.

6. Het schip is certificaatplichtig maar valt buiten de overgangstermijn voor varend erfgoed.
Het schip moet nu voldoen aan de eisen voor nieuwbouw schepen en zo dat al mogelijk is, is dat een kostbare zaak. Zie daarvoor hoofdstuk 21 (ES-TRIN 26). [5]
Er wordt gewerkt aan Hoofdstuk 24 (vroeger Hoofdstuk 19) waarin uitzonderingen zouden komen voor historische vaartuigen. Maar vertrouw daar niet te veel op. Er wordt al meer dan 10 jaar over gesproken.
Een alternatief is natuurlijk om te zorgen dat je niet meer certificaatplichtig bent. Je kunt het schip inkorten tot 19,99 meter (wel laten hermeten). Andere optie is om, als het schip een klein beetje langer is dan 20 meter, uitstekende vaste onderdelen die bepalend zijn voor de lengte demontabel te maken en een hermeting aan te vragen.

Let op:
1. De (varende) schepen moeten natuurlijk ook blijven voldoen aan andere wettelijke regelingen zoals het Binnenvaart Politie Reglement (BPR), het RPR, AIS eventueel met ECDIS, het testen van zwemvesten, reddingsboeien en gasinstallaties plus mogelijk aanvullende eisen van je verzekeringsmaatschappij.
2. Over het algemeen geldt dat er een oerwoud van regels aan het ontstaan is, waarvan sommige elkaar tegenspreken. Gelukkig komen er ook kritische geluiden uit de beroepswereld zoals onlangs over AIS. Over dit apparaat en de rol daarvan bij de certificering lijkt (net zo als over waterdichte schotten) het laatste woord nog steeds niet gevallen alhoewel er vanuit sommige kanten wel wat meer helderheid komt. [8]
3. Het laatste woord is ook nog niet gesproken over schone motoren, dus mocht je je motor willen vervangen, vraag advies en vraag rond.

Voetnoten
[1] De tekst van de Europese richtlijn is helemaal te zien en ook het binnenvaartbesluit staat op internet net zo als de binnenvaartwet en de binnenvaartregeling. Zoek op de website van de overheid. Met ingang van 2018 zijn de verschillende regelingen samengevoegd in het ES-TRIN (een pdf van 4,9 Mb) en staan de regels voor pleziervaartuigen in hoofdstuk 26.

[2] Relevant voor het varend erfgoed zijn de twee belangrijkste criteria: onder de certificeringsplicht vallen schepen langer dan 20 meter of met een onderwater blokvolume van meer dan 100 kubieke meter.

[3] Al direct na de invoering van de nieuwe Binnenvaartwet, die is gebaseerd op een Europese richtilijn, heeft George Snijder ik in Bokkepoot 190 een artikel gepubliceerd over de praktijkperikelen van het CvO.
Dat artikel is op de website van de LVBHB te vinden. Lange tijd heeft dit artikel op de website van de verzekeraar EFM (nu EOC) gestaan. Inmiddels is daar een informatieblad te downloaden.

[4] Inspectie Leefomgeving en Transport, onderdeel van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

[5] Hoofdstuk 21 van het Binnenvaartbesluit (hoofdstuk 26 van ES-TRIN) geeft de bijzondere bepalingen voor pleziervaartuigen. Daarin wordt naar allerlei artikelen

verwezen, een hopeloos gezoek natuurlijk. In een document staat dat allemaal uitgewerkt voor schepen die onder de overgangsregeling vallen. Je moet natuurlijk wel gewoon de zaken aan boord hebben die in andere regelingen staan. Op https://www.lvbhb.nl/wp-content/uploads/2018/11/Checklist-Cv2018.pdf staat een geheugensteuntje met dank aan EOC. Ook daar zie je dat er verschillen in interpretatie zijn. Zo spreekt de één van 3 reddingsboeien, de ander van twee. Geeft de een aan dat alleen poederblussers mogen, terwijl elders ook schuimblussers zijn toegestaan, moeten opblaasbare reddingvesten (die regelmatig gekeurd moeten worden) maar mogen blijkbaar ook van die volumineuze blokvesten. Wees voorbereid op het onvoorbereide.

[6] Er zijn twee soorten certificaten: het CBB, het Communautair Binnenvaartcertificaat voor Binnenschepen, en het CvO-R, Certificaat van Onderzoek voor de Rijn, voor schepen die op de buitenlandse Rijn varen.

[7] Het Nederlands Bureau Keuringen Binnenvaart NBKB is de instantie aan wie IL&T het uitgeven van de certificaten heeft uitbesteed. Keurmeesters werken voor zichzelf of werken voor een keuringsbureau.
Zo'n keuringsbureau is soms onderdeel van een verzekeringsmaatschappij bijvoorbeeld EOC Expertise. Keurmeesters zijn gecertificeerd door het NBKB.

[8] Tijdens de EOC Traditionele Schepenbeurs 2018 in Den Helder heeft EOC een presentatie gehouden over het CvO. Daarbij gaf de EOC presentator aan, dat bij de eerste keuring voor het certificaat een inbouwverklaring van de AIS overlegd moet worden. Bij herkeuringen is dat niet meer nodig.

Bron: LVBHB

Brief Minister over boetebeleid binnenvaart en evaluatie toezicht binnenvaartwet

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal
Den Haag, 4 december 2018
Hierbij doe ik u een tweetal rapporten toe komen, te weten:
- Boetebeleid Binnenvaart, Een sectorvergelijking, Panteia, 6 juni 2018, en
- Evaluatie toezicht Binnenvaartwet Inspectie Leefomgeving en Transport, Twynstra Gudde, 14 september 2018.

De rapporten zijn opgesteld in opdracht van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) naar aanleiding van de motie Visser/Van Helvert, waarin de regering wordt verzocht te onderzoeken of de boetetarieven in de binnenvaartsector, in vergelijking met andere sectoren, niet uit de pas lopen, in dit onderzoek ook de werkwijze van de ILT te betrekken en de Kamer hierover te informeren.

De conceptrapporten van deze onderzoeken zijn besproken met vertegenwoordigers van de brancheverenigingen CBRB, BLN-Schuttevaer, ASV en BBZ. De uitkomsten zijn ook met vertegenwoordigers van de toezichthoudende diensten besproken. Uit de onderzoeken kunnen in zijn algemeenheid de volgende conclusies worden getrokken:

Ten aanzien van de boetetarieven binnenvaart:

De hoogte van de bestuurlijke boetes ligt in de andere sectoren gemiddeld 3,06 maal zo hoog als in de binnenvaart. Verschillende sectoren zijn daarbij onderzocht. Niet voor elke regel is in een andere sector een regel te vinden die zich goed laat vergelijken met de Binnenvaartwet en de daarop gebaseerde regelgeving. Beperken we ons tot de wel goed vergelijkbare regels dan ligt de hoogte van de boetes in die sectoren nog steeds 2,17 maal zo hoog.

Ten aanzien van de werkwijze in en de beleving van het toezicht op de Binnenvaartwet:
- Elke toezichthoudende dienst bepaalt zijn eigen werkwijze, ondanks pogingen tot afstemming;
- Er is draagvlak voor risicogestuurd inspecteren. Nog niet alle toezichthouders maken hier gebruik van. De bestaande indeling in risicoklassen kan verder verbeterd worden.
- Er is een verschuiving zichtbaar van legalistisch toezicht, naar toezicht in de geest van de wet.
- De termijn van indienen van zienswijzen bij een bestuurlijke boete wordt als te krap ervaren.
- In de beleving van zowel de toezichthouders als de ondertoezichtstaanden is het aantal toezichthouders te groot.

Ik onderschrijf de conclusies uit bovengenoemde rapporten. De rapporten geven voor mij geen aanleiding om de boetecatalogus in de Binnenvaartregeling te herzien.
Wel ben ik bereid om in navolging van andere sectoren een matiging van 50% op te nemen voor boetes opgelegd aan een eigenaar of exploitant van een schip indien deze een natuurlijk persoon is. Verder zal de ILT doorgaan op de ingeslagen weg om minder legalistisch te handhaven en meer in de geest van de wet. Dit betekent dat er minder snel voor een bestuurlijke boete als interventie zal worden gekozen. In de instructie aan de toezichthouders zal dit nader worden uitgewerkt.

De periode van indienen van zienswijzen bij bestuurlijke boetes zal worden verlengd van twee naar vier weken. Verdere verlenging acht ik ongewenst, omdat dit afbreuk zou doen aan de lik-op-stuk-werking van de bestuurlijke boete.

Tenslotte kan worden opgemerkt dat de ILT als regie-voerder al veel energie heeft gestoken in een eenduidige werkwijze in het toezicht op de Binnenvaartwet. Mede gezien het grote aantal toezichthoudende organisaties (tien), is dit een lastige opgave gebleken. De komende tijd zal ik in overleg met de toezichthoudende organisaties bezien of het mogelijk is meer uniformiteit in het toezicht op de Binnenvaartwet te krijgen, bijvoorbeeld door het aantal toezichthoudende organisaties te verminderen. Ik hoop u daarover in de zomer van 2019 nader te kunnen informeren.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
C. van Nieuwenhuizen Wijbenga

Bron: Overheid

Minister wil zeeschepen van ideële organisaties aanpakken

'Ineens was ie er'; de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat aan de Tweede Kamer. Hierin kondigt zij - deels per direct - een wijziging aan in de registratie en certificering van zeeschepen van organisaties met ideële doelstellingen. De minister gaat veiligheidseisen en eisen ten aanzien van de bemanning stellen aan zeeschepen van organisaties met ideële doelstellingen. Deze eisen gaan ook gelden voor vergelijkbare zeeschepen die als pleziervaartuig zijn geregistreerd.

Als regels zonder voorgaand overleg plotsklaps worden ingevoerd moet er iets aan de hand zijn. Maar wat is niet helemaal duidelijk.

Feit is dat er verschillende organisaties met een ideële doelstelling een (oud) zeeschip gebruiken om hun doelstelling te bereiken. Denk bijvoorbeeld aan Greenpeace, Sea Shepherd, de 'abortusboot' van Women on Waves, maar ook aan diverse Zeekadetkorpsen en Scoutinggroepen. Feit is ook dat de internationale regels (SOLAS) en daarmee ook de Nederlandse regels dergelijke schepen niet goed in een definitie kunnen 'vangen'. Met als resultaat dat ze formeel gezien vaak worden als pleziervaartuig. Consequentie van registratie als pleziervaartuig is dat aan deze schepen nauwelijks eisen ten aanzien van constructie, uitrusting en bemanning zijn te stellen. Een onwenselijke situatie vindt de minister.

Maar klopt dat wel? Op volle zee heeft de minister gelijk, maar een schip blijft nooit oneindig op volle zee. Op de Nederlandse binnenwateren moeten ook zeeschepen langer dan 20 meter voldoen aan de regels uit de Binnenvaartwet.

Dat geldt voor elk zeeschip en zij moeten dat kunnen aantonen met een geldig certificaat. Omdat er geen specifiek certificaat bestaat voor zeegaande pleziervaartuigen (> 20 meter) heeft de Inspectie ILenT nog vorig jaar bepaald dat ook deze schepen vanaf eind 2018 een Certificaat van Onderzoek (CvO) of vergelijkbaar certificaat moeten hebben en de schipper moest altijd al het juiste vaarbewijs hebben.

Deze certificatieplicht komt voort uit Europese afspraken die in veel landen om ons heen al eerder zijn ingevoerd. Schepen die deze wateren onder Nederlandse vlag bevaren vallen daar dus wel degelijk onder eisen ten aanzien van constructie en veiligheid. Hetgeen ze alleen kunnen aantonen met de juiste papieren en dus door een geldig certificaat te tonen. Op volle zee gelden deze regels niet, maar in diverse landen gelden deze binnenvaartregels echter wel degelijk ook in bepaalde aangewezen kustwateren, zoals de Solent in Engeland.

Dus op volle zee valt een zeegaand pleziervaartuig inderdaad alleen onder de SOLAS regels, maar zodra ergens kustwateren worden aangelopen is de kans groot dat men daarbij ook aan de eisen voor het CvO moet voldoen.

In veel van die landen moet de schipper ook al een vaarbewijs (ICC) hebben. Vaak ook in de kustwateren (ICC Coastal Waters). Naar mijn mening stelt de Nederlandse overheid ook nu al eisen aan zeegaande pleziervaartuigen onder Nederlandse vlag.

Ook bestrijd ik het beeld dat al die zeegaande pleziervaartuigen van ideële organisaties maar aan geen enkele eis voldoen. Op de schepen van bijvoorbeeld Greenpeace en Sea Shepherd varen vrijwilligers met officiële diploma's. Hun schepen zijn soms zelfs nieuw gebouwd en voldoen aan de meest strenge eisen.

Zeekadetkorpsen, enkele Scoutingroepen en bijvoorbeeld behoudsorganisaties hebben veel geïnvesteerd om aan de eisen voor het CvO te voldoen. Maar bijvoorbeeld ook de schepen van de KNRM of de Eendracht zijn eigendom van een ideële organisatie. Ik denk dat niemand zal betwisten dat deze schepen veilig zouden zijn. Op al die schepen varen ook altijd mensen mee die de juist vaarbevoegdheden hebben. Er zullen uiteraard vast wel zeegaande plezierschepen rond varen die niet aan alle eisen voldoen, maar dat lijkt mij eerder zaak van handhaving dan een gebrek aan regels.

Naar mijn mening is er dus eigenlijk geen probleem en al helemaal niet een groot probleem dat dringende maatregels vraagt. De minister komt toch met extra regels en als niet aan die regels wordt voldaan kan zij de zeebrief (bewijs van registratie) intrekken en wordt het schip feitelijk stateloos.

Ongeveer alsof een paspoort van iemand wordt ingetrokken als je de school niet hebt afgemaakt. De aankondiging van de minister leidt dan ook bij de organisaties die deze schepen bezitten tot onrust. Wat worden deze eisen? Kan een varend monument wel aan die eisen voldoen? Gelden die eisen nu straks wel of niet voor ons? Hoe moet een organisatie die draait op vrijwilligers voldoen aan bemanningseisen en wat worden die dan? En hoe dat allemaal te betalen? En wat betekent dit voor de investeringen die in het behalen van het CvO zijn gedaan?

Tegelijk gaat het gerucht dat de regering vooral in de maag zit met schepen van internationale organisaties die soms op het scherpst van de snede opereren. Zoals Women on waves (abortusboot), genoemde milieu- en natuuractivisten en bijvoorbeeld diverse organisaties die met schepen op de Middellandse zee vluchtelingen oppikken. Het gaat daarbij zonder uitzondering om internationale organisaties die zonder probleem een schip omvlaggen als dat zo uitkomt en ondertussen zitten de Nederlandse organisaties die een varend monument voor het nageslacht willen bewaren of die jongeren helpen opleiden voor een varend beroep straks met de gebakken peren.

Kortom, in mijn ogen is onduidelijk welk probleem de minister met dit daadkrachtig optreden wil oplossen en of de gekozen route wel de meest effectieve is. Wij hebben de minister om een toelichting gevraagd met een groot aantal

inhoudelijke vragen. Eveneens hebben wij enkele ideële organisaties om hun mening gevraagd. Zodra wij antwoord hebben leest u dat ook in de Vaarwijzer Nieuwsbrief.

Bron: Vaarwijzer

Minister gaat zeeschepen van ideële organisaties aanpakken

Eind september 2018 geleden zond de minister van Infrastructuur en Waterstaat een brief aan de Tweede Kamer. Hierin kondigt zij een wijziging aan in de registratie en certificering van zeegaande pleziervaartuigen van organisaties met ideële doelstellingen.

Jaap van Goor van Vaarwijzer heeft daarop een aantal vragen gesteld aan de minister en daar deze week ook al antwoord op gekregen. In het kort komt het er op neer dat de minister uitsluitend schepen op het oog heeft die als pleziervaartuig geregistreerd staan (of willen worden), maar die niet als pleziervaartuig gebruikt worden.

Sommige organisatie met een ideële doelstelling lijken de registratie als pleziervaartuig te misbruiken om zo onder zwaardere eisen ten aanzien van constructie, uitrusting, veiligheid en bemanning uit te komen. De minister wil aan dit oneigenlijk gebruik een einde maken.

Het antwoord van de minister kan niet alle onduidelijkheid wegnemen, maar maakt in ieder geval duidelijk dat het niet haar doel is om bijvoorbeeld zeeschepen van zeekadetten, scouting of die van behoudsorganisaties aan de kant te houden. Een aantal andere organisaties zijn door de minister separaat aangeschreven. Pas als de uitwerking van de nieuwe regels bekend wordt kan er meer gezegd worden.

Bron: Scheepspost

Nieuwe regels voor zeeschepen van ideële organisaties

Eind september 2018 zond de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat aan de Tweede Kamer.
Hierin kondigt zij - deels per direct - een wijziging aan in de registratie en certificering van zeegaande pleziervaartuigen van organisaties met ideële doelstellingen.

Wij hebben zowel de minister een aantal vragen gesteld als ook enkele organisaties waarvan wij weten dat zij met zeeschepen varen. In het belang van de transparantie nemen wij hieronder onze vragen en de antwoorden op.

De schepen van Greenpeace worden beheerd door de internationale organisatie van Greenpeace en zijn inderdaad als zeegaande pleziervaartuigen onder Nederlandse vlag geregistreerd. Volgens Greenpeace een logisch gevolg van het feit dat de Nederlandse wetgeving slechts drie soorten zeeschepen kent; koopvaardij, passagiersschepen en pleziervaartuigen. Welke laatste eigenlijk een onjuiste naam is. Het gaat feitelijk om een groep overige schepen, waaronder pleziervaartuigen.
Op vrijwillige basis kiest Greenpeace er voor haar schepen aan zwaardere regels te laten voldoen dan strikt genomen verplicht is. Zij herkent zich dus niet in het beeld dat de minister aan de Tweede kamer schetst. Greenpeace gaat graag het gesprek met de minister aan.

Vraag 1: *Heeft u eerder al iets van de minister gehoord of heeft zij u, zoals zij schrijft, uitgenodigd voor overleg?*
Antwoord: We hebben een brief ontvangen die inhoudelijk overeenkomt met de Kamerbrief van 26 september, waarin melding gemaakt wordt van het voornemen in overleg te treden over het komen tot een aanvaardbare overgangstermijn voor toepassing van het nieuwe beleid op de Greenpeace-schepen.
Ons is verzekerd dat we een uitnodiging krijgen voor een bijeenkomst, maar we hebben nog geen uitnodiging ontvangen. (*)

Vraag 2: *Klopt het dat de schepen van uw organisatie als pleziervaartuig onder Nederlandse vlag zijn geregistreerd?*
Antwoord: Ja, dat klopt.
De Nederlandse wet onderscheidt drie soorten zeeschepen: koopvaardijschepen, Commercial Cruising Vessels (CCVs) en pleziervaartuigen. Zie https://www.ilent.nl/onderwerpen/scheepsregistratie/typen-zeeschepen (**)
Alle schepen die bestemd zijn voor niet-commerciële activiteiten worden als pleziervaartuig ingeschreven.

U schreef dat de minister stelt dat ideële organisaties de huidige regels 'misbruiken' door de schepen als pleziervaartuig te registreren. Wij hebben niet meegekregen dat de minister een dergelijke uitspraak gedaan heeft. Dat zou ook niet kloppen; zoals het ministerie op z'n eigen website uitlegt (zie link hierboven) is de categorie pleziervaartuigen bedoeld voor zeegaande schepen die bestemd zijn voor "niet-commerciële activiteiten of vrijetijdsbesteding". Dit is dus de juiste categorie voor een NGO-schip. (***)

Vraag 3: *Klopt het dat - zoals de minister stelt - uw schepen alleen aan de minimale SOLAS-eisen voor een zeegaand pleziervaartuig voldoen wat betreft bemanning, constructie en uitrusting?*
Antwoord: We hebben geen uitspraak van de minister van die strekking gezien over de schepen van Greenpeace International. (****)

Ook hier geldt dat een dergelijke uitspraak niet zou kloppen. De Greenpeace-schepen voldoen op vrijwillige basis aan een scala aan normen, zoals de het grootste deel van het SOLAS-verdrag (met uitzondering van de ISPS code), het Internationaal Verdrag betreffende de uitwatering van schepen, het Maritiem Arbeidsverdrag van de ILO en het Internationaal Verdrag van Hongkong voor het veilig en milieuvriendelijk recyclen van schepen (dat nog niet van kracht is). Voor zover uitvoerbaar voldoen de bemanningen ook aan de normen van het Internationaal Verdrag betreffende de normen voor zeevarenden inzake opleiding, diplomering en wachtdienst (STCW-verdrag). Daarnaast voldoen de schepen aan het MARPOL-verdrag, maar dat is ook verplicht.
Zoals ook uit de vrijwillige naleving van de bovengenoemde normen blijkt, heeft Greenpeace veiligheid

op zee hoog in het vaandel. Voor zover ons bekend heeft de minister ter ondersteuning van het nieuwe beleid niet verwezen naar enig incident of probleem dat vastgesteld zou zijn t.a.v. een schip van een ideële organisatie onder Nederlandse vlag.

Gezien de timing van de aankondiging vragen we ons dan ook af of veiligheidszorgen de echte drijfveer zijn, of dat het veeleer gaat om het opwerpen van barrières voor NGO-schepen die hulp verlenen aan in nood geraakte schepen in het middellandsezeegebied.

We gaan graag de dialoog aan met de minister. Het belang van veiligheid op zee staat buiten kijf, maar we moeten ervoor waken dat dit niet aangewend wordt als excuus om non-profitorganisaties op onnodige kosten te jagen of op een andere manier te hinderen in het spelen van hun maatschappelijke rol.

Naschrift van de Vaarwijzer redactie:

(*) Wij trokken al de voorzichtige conclusie dat als uw organisatie geen brief van de minister heeft ontvangen, u waarschijnlijk niet het 'doelwit' bent van het nieuwe beleid. Ons advies blijft echter om een brief te schrijven aan de minister als uw organisatie eigenaar is van een zeegaand pleziervaartuig en om zwart-op-wit uitsluitsel te vragen voor uw specifieke situatie.

(**) De officiële website van ILenT (de 'scheepvaartinspectie') is wat kort door de bocht.
De Nederlandse wetgeving, zoals bijvoorbeeld de Schepenwet, kent wel degelijk een grote variatie aan soorten schepen en ook aan zeeschepen. De Zeebrievenwet waarin de registratie van zeeschepen is geregeld kent echter nauwelijks variatie en maakt feitelijk alleen onderscheid tussen zeeschepen en niet-zeeschepen. Het onderscheid koopvaardij, cruise en pleziervaart van de site van ILenT is in de Zeebrievenwet in ieder geval niet terug te vinden.
Het aanvraagformulier van ILenT kent een grotere variatie aan schepen, maar niet een categorie waar een 'actieschip' van bijvoorbeeld Greenpeace onder te scharen valt.
Omgekeerd is de sectie op de site over pleziervaartuigen wel iets duidelijker. Uit het zeevaart deel kan je nog concluderen dat als je geen koopvaardij en geen cruisevaart bent, je automatisch onder de restcategorie pleziervaart valt.
Maar zoals ik vorige keren ook al betoogde ontbreekt een echt duidelijke definitie van het begrip pleziervaart.
Daarom is het goed dat de minister snel het gesprek met de betreffende organisaties aan gaat.

(***) Misbruik is inderdaad een zware kwalificatie van onze kant, maar hoewel de minister het zo niet letterlijk zegt schrijft zij wel over oneigenlijke registratie als pleziervaartuig met als doel onder minder zware eisen te vallen. En omdat zij ook besluit de nieuwe regels voor nieuwe gevallen per direct te laten ingaan, dit duidt op een - in haar ogen - onwenselijke en uitzonderlijke situatie waaraan snel een einde moet komen.

(****) In de brief aan de Tweede Kamer noemt de minister geen voorbeelden, maar in de beantwoording van onze vragen worden Greenpeace en Sea Shepherd wel genoemd als voorbeeld van organisaties met zeeschepen die als pleziervaartuig zijn geregistreerd.

Bron: Vaarwijzer

LED stoort marifoon en AIS

LED-verlichting kan zorgen voor verstoring van het marifoonverkeer, Digital Selective Calling (DSC) en AIS.

Dat schrijft de Veron, de Vereniging voor Experimenteel Radio Onderzoek in Nederland in een bericht op de website van de vereniging. Het Agentschap Telecom en bijvoorbeeld de Amerikaanse Coast Guard signaleerde recent ook al problemen met AIS, DSC, VHF en LED lampen.

De storende invloed zou zelfs zo groot zijn dat eigenlijk een zendvergunning nodig is.

Het probleem spitst zich toe op LED-lampen die niet CE conform zijn. Hoewel die niet verkocht mogen worden, schijnen die wel gewoon in de winkel te liggen.
Helaas blijkt echter dat zelfs een CE-markering geen garantie biedt dat het product niet zelf storing veroorzaakt of niet gestoord kan worden.

Een paar tips op basis van de nu beschikbare informatie:
- Koop alleen LED-lampen voorzien van een CE-markering. Controleer dat het ook echt een CE-markering is, en niet staat voor China Export
- Gebruik geen LED-verlichting in de buurt van antennes
- Als u LED aan boord gebruikt test dan of aan- en uitzetten effect heeft op de ontvangst van DSC, VHF en AIS.
- Wees u er van bewust dat LED-verlichting storing kan veroorzaken (*). Schakel deze uit als u merkt dat ontvangst van zend- en ontvangapparatuur gestoord wordt.

(*) Besef ook dat eigenlijk allerlei electronica kan storen. Zelfs een eenvoudige dimmer voor de verlichting boven de kaartentafel kan al storing veroorzaken. Die storing zal echter meestal zo klein zijn dat er niets van te merken is.

Bron: Vaarwijzer

Einde voor rode diesel?

Terwijl de Brexit voor de deur staat, lijkt het er op dat er (voorlopig) een einde komt aan de mogelijkheid voor pleziervaartuigen om in het VK rode diesel te tanken.
Al jaren is het opletten geblazen als u naar het VK vaart en daar diesel wilt tanken. Op veel plaatsen is allen de rode variant beschikbaar. Rode diesel is een dieselsoort waarover alleen een lagere belasting wordt geheven en die in de rest van Europa niet is toegestaan voor de pleziervaart.
Gebruik daarvan kan leiden tot problemen als er sporen van rode diesel in de tank worden aangetroffen.
Ook bezoekende jachten uit het VK konden in havens op het vaste land problemen krijgen.
Her Majesty's Revenue and Customs, de Britse Douane, heeft hierover een rechtszaak verloren voor de Europese

rechtbank. De uitspraak houdt in dat het VK zich niet heeft gehouden aan de Council Directive 95/60/EC van 27 november 1995 over het juiste gebruik van fiscale markers (gekleurde toevoegingen) in diesel en kerosine. Het gebruik van rode diesel door de pleziervaart is in deze Europese regel niet toegestaan. De zaak van de EU tegen het VK sleept al voort sinds 2011 toen de EU aangaf dat het VK niet handelde conform de afgesproken richtlijn.
Rode diesel is wel toegestaan voor vissersschepen, maar mag niet verkocht worden aan pleziervaartuigen.
De uitspraak van de rechtbank betekent dat, zolang het VK nog onder de EU richtlijn valt, zij zich ook daaraan moet houden.

Bron: Vaarwijzer

Rode diesel in het VK vervolg

Op 20 november 2018 vond in het VK een bijeenkomst plaats waarbij vertegenwoordigers van de watersport spraken met de overheid over de gevolgen van de rechterlijke uitspraak dat de plezierjachten in het VK geen rode accijnsvrije diesel meer mogen gebruiken voor de voortstuwing. De meeste Engelse watersporters willen hier uiteraard aan vasthouden, want dat scheelt in de portemonnee. Het lijkt er op dat de Engelse overheid hen hierin wil steunen. De Britse regering moet nu voor 22 december 2018 aan de Europese Commissie laten weten hoe zij hier mee om wil gaan. De belangenbehartigers van de watersport zijn gevraagd om argumenten aan te dragen waarom afschaffing van rode diesel bezwaarlijk is.

Bron: Vaarwijzer

Onderzoek zwavel en zeescheepvaart

De Sulphur Emission Control Area (SECA) op de Noordzee heeft een aantoonbaar effect op de Zwavel emissies van zeeschepen.

Sinds 2007 zijn er op de Noordzee en Oostzee normen voor het zwavelgehalte in de scheepsbrandstof (SECA - Sulphur Emission Control Area). Die normen zijn in 2010 en 2015 verder aangescherpt. DCMR Milieudienst Rijnmond meet zwaveldioxide in het Rijnmondgebied en aan die metingen is te zien of de SECA effect heeft op de luchtkwaliteit.
In 2015, meteen na de laatste SECA-stap, is in opdracht van het Havenbedrijf Rotterdam een analyse van de

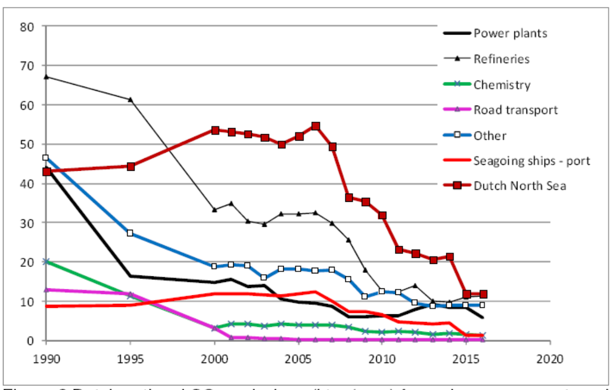


Figure 2 Dutch national SO_2 emissions (kton/year) for various source categories.

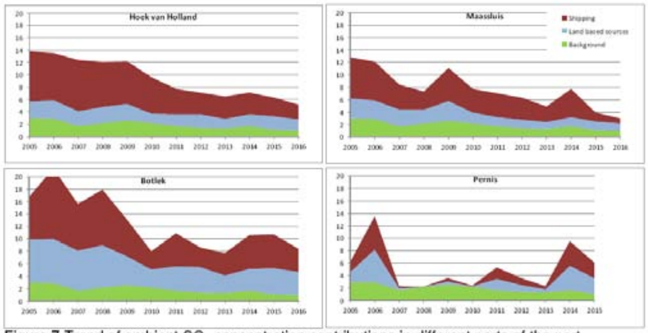


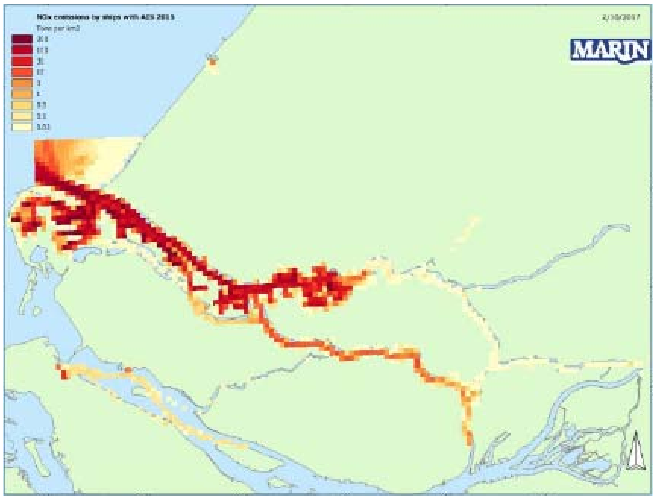
Figure 7 Trend of ambient SO_2 concentration contributions in different parts of the port

meetcijfers gemaakt. In 2017 is in opdracht van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat een uitgebreidere studie gedaan waarin ook meetcijfers uit Amsterdam/IJmond zijn meegenomen.

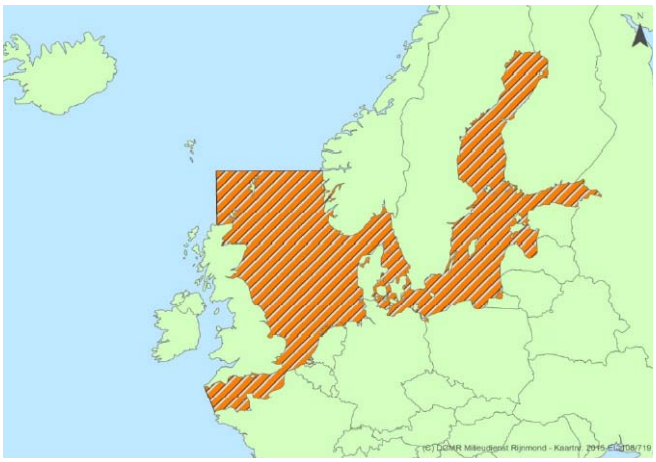
Het onderzoek laat zien dat het effect op zwaveldioxide goed te meten is. Het effect op fijnstof is wel belangrijk maar te klein ten opzichte van andere veranderingen om in de metingen terug te zien. Dat effect is echter door anderen in modelstudies al aangetoond.

Het rapport "The impact of a SECA on measured SO2 concentrations in Rotterdam and Amsterdam" is te downloaden via:
https://cms.dcmr.nl/publication/download/5b151b17d03a7a019d523483.

Bron: DCMR



Het SECA gebied (onder) en het meetgebied (boven)



Schipper krijgt de schuld, keuringsinstanties vrij

Afgelopen winter hoorde de schipper van de Amicitia een werkstraf en voorwaardelijke celstraf eisen wegens dood door schuld. Volgens het OM had de schipper kunnen of moeten weten dat de mast niet in een veilige staat was.

De eigenaar had de mast en de tuigage in het gebruikelijke patroon van keuringen laten lopen. In 2012 was voor zes jaar een mast-certificaat afgegeven. In 2014 was een mast- en tuigagekeur uitgevoerd. In 2015 waren extra onderhoudswerkzaamheden verricht aan de mast. Achteraf wijst de OVV er in haar rapport op dat dit slechts 2,5 jaar had mogen zijn. Dit was niet bij de keuringsinstanties bekend, en zeker niet bij de schipper.

Het rapport van de OVV stelt tevens dat het schortte aan de kwaliteit van de keurmeesters. Het ministerie van ILenT is verantwoordelijk voor de kwaliteit van de keuringen die ze door een beperkt aantal expertise-bureaus laat uitvoeren. Inspectie Leefomgeving en Transport (ILenT) zou volgens het OVV onvoldoende toezicht hebben gehouden op de kwaliteit van de keuringen.

Het OM was tevens van mening dat de schipper verzuimd had de in 2015 uitgevoerde reparaties aan de keuringsinstantie te melden. De reparaties waren echter zeer gering, en er is geen richtlijn welke reparaties wel en welke niet gemeld dienen te worden. Daarbij was de schipper niet op de hoogte van de reparatie achter de gaffelplaat, waar de zwakke plek zat die de oorzaak van het ongeluk zou worden.

Deze zaak komt 27 maanden na het dramatische ongeluk voor de rechter. Het OM gaf aan dat de kwestie juridisch complex was. Er werden landelijk bijeenkomsten gehouden met professionals om deze zaak te bekijken. Een kant was de rol van de onderhoudsmensen in deze, het OM heeft besloten hen niet te vervolgen. De Officier van Justitie sprak hierbij niet over de rol van de keuringsinstanties.

In de uiteindelijke eis liet de OvJ één eis vallen: een ontzegging van de vaarbevoegdheid. De schipper van de Amicitia had al aangegeven dat hij het zeilen niet meer kon opbrengen. *"De skyline van Harlingen is mijn vijand"*, zei hij. Hij heeft 25 jaar professioneel als zeilschipper gevaren.

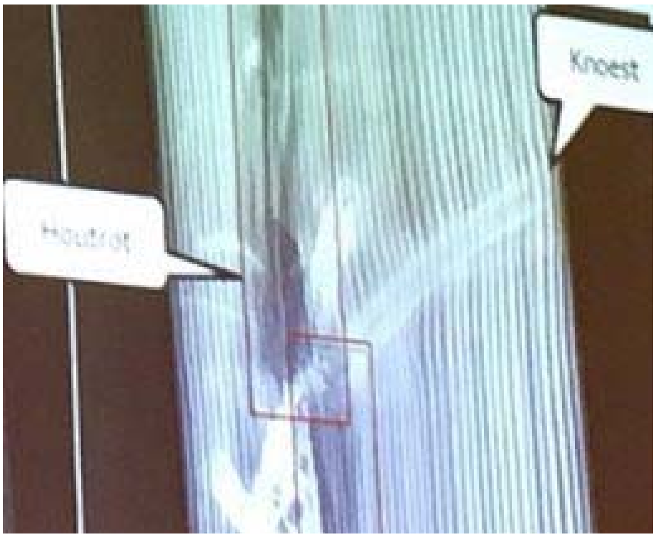
Bron: Scheepspost

ILenT kan rondhouten gaan doorlichten

Inspectie Leefomgeving en Transport (ILenT) heeft samen met het bedrijf Applus Röntgen Technische Dienst onderzocht of röntgen technologie gebruikt kan worden voor de keuring van masten en andere rondhouten.
De eerste resultaten zijn positief.

Applus RTD is een keuringsinstantie in oa de petrochemische industrie en keurt met mobiele apparatuur lassen en leidingen. Samen met ILenT hebben ze gekeken of met dergelijke mobiele apparatuur ook houtrot in masten kon worden opgespoord. Dit bleek te werken.

Op röntgenopname van masten kan je inderdaad houtrot zien, maar ook de jaarringen, windscheuren, metaal, lijmnaden en onvolkomenheden in lijmnaden. Gerard de Koning van Applus gaf hierover een presentatie op een druk bezochte ledenvergadering van de BBZ.



Johan Lengkeek van ILenT vroeg de bijeenkomst of er interesse was voor een dergelijke doorlichting van de masten. Het zou mogelijk zijn om een aantal schepen op één dag te onderzoeken, waardoor de prijs rond de 400 à 500 euro per schip zou kunnen komen. Wanneer dat bovenop de normale keuring komt wordt het veel geld. Maar besparing op de voorbereiding van de keuring zou een rol kunnen spelen om dit betaalbaar te maken. Het röntgen onderzoek zou wellicht mogelijk zijn zonder de mast plat te leggen of al het beslag te moeten verwijderen.

Lengkeek wilde dit eerst aan de branche voorleggen, en die reageerde enthousiast. Het levert een betrouwbaar beeld op van de mast, waardoor de veiligheid van houten masten sterk vergroot wordt. Het onnodig vroeg afschrijven van gezonde rondhouten kan zo ook voorkomen worden. Verder onderzoek en uitwerking is nu nodig om het in de praktijk te kunnen brengen, en ook moet een dergelijke keur-mogelijkheid ingevoerd worden in de regelgeving.

Lengkeek van ILenT gaf ook aan dat de ongelijkheid in de chartervaart recht getrokken zal worden. Het keuren van masten en tuigage is op dit moment niet nodig voor schepen met 12 of minder passagiers. In de toekomst zullen alle commerciëel varende zeilschepen een mast- en tuigcertificaat moeten hebben. Of de grotere recreatie-zeilschepen hier in de toekomst ook aan moeten voldoen is nog niet duidelijk. Op dit moment is er namelijk geen onderscheid in het CvO van een recreatievaartuig of een charterschip met 12 of minder gasten.

Bron: Scheepspost

Scherpe controle op keurmeesters bruine vloot

De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) voert de komende tijd realitychecks uit om te kijken of keuringsinstanties de bruine zeilvaart juist keuren. Aanleiding is het kritische rapport van de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OVV) uit juli 2017 over het

keuringssysteem van de historische zeilvaart. Dat rapport verscheen elf maanden na het dodelijk ongeval op charterschip Amicitia in Harlingen in augustus 2016.

De ILT laat het keuren van de historische zeilschepen over aan zeven private certificeringsbureaus. In een risicoanalyse van vorig jaar stelt de ILT zelf dat aan deze uitbesteding risico's kleven. Alle bureaus moeten hun kennis bij de tijd houden, de taken vergelijkbaar uitvoeren om shopgedrag van schippers te voorkomen en de ILT moet hen kunnen controleren. In die risicoanalyse merkt de ILT zelf op dat die controle bemoeilijkt wordt door gebrek aan menskracht en capaciteit binnen de organisatie zelf.

Op dit laatste punt heeft de dienst een inhaalslag gemaakt. Tien inspecteurs zijn inmiddels door een expert op het gebied van houten masten en tuigage opgeleid. Ook startte de ILT onlangs een programma om beter toezicht te kunnen houden op de gecertificeerde bureaus. Met de brancheorganisatie verkent de ILT binnenkort de mogelijkheden met hulp van röntgenapparatuur en vochtmeters de masten beter te onderzoeken.

De ILT keurde vorig jaar 32 schepen op in totaal 467 punten. Tien schepen waren volledig in orde. Bij de andere 22 werden een of meerdere mankementen aangetroffen. Het leidde tot 52 waarschuwingen en 2 bestuurlijke boetes. Een keer is er bestuursdwang toegepast omdat er geen geldig certificaat aanwezig was en is een nader onderzoek ingesteld. Dit loopt nog. Bij de onderzoeken is speciaal gelet op masten. Nergens werden gebreken in masten vastgesteld, maar niet overal waren de documenten over de masten op orde.

Bron: Zeepost

D66 wil illegaal poepende schepen aanpakken

Verplichte verzegeling van kraan vuilwatertank?

De Tweede Kamer is accoord gegaan met de motie van D66-er Tjeerd de Groot om kranen te verzegelen die gebruikt worden om grijs water uit de vuilwatertank direct in het oppervlakte water te lozen.
Sinds 1 januari 2009 geldt op de Nederlandse binnenwateren het zogenaamde lozingsverbod.
Dit betekent dat booteigenaren toiletwater in een vuilwatertank aan boord moeten opvangen en bij speciale stations moeten laten opzuigen.

Volgens het D66 Kamerlid Tjeerd de Groot leert de praktijk dat het lozingsverbod moeilijk te handhaven is en dat bootbezitters het mede daardoor aan de laars lappen.
Het vuile toiletwater wordt veelal rechtstreeks via de vuilwatertank via een openstaande kraan het oppervlakte water ingepompt. De Groot heeft een simpele oplossing: de bewuste kraan afsluiten en verzegelen zodat het lozingsverbod ook eenvoudig te controleren is.

<u>Wake-up call</u>
Het Kamerlid vertelt afgelopen zomer tijdens de 11 Stedentocht van zwemmer Maarten van der Weijden een wake-up call te hebben gehad. De topzwemmer werd tijdens zijn onmenselijke zwemtocht ziek en experts, zo stelt De Groot, wijten dit aan poep en urine in het water. *"Elk jaar krijgen tienduizenden zwemmers darmproblemen. D66 wil zwemmers beter beschermen tegen poepende watersporters. Er zijn inmiddels meer dan 300 uitpompstations waar pleziervaarders hun vuilwatertank kunnen legen. Toch gebeurt dit maar mondjesmaat"*, aldus De Groot die er vanuit gaat dat vooral de booteigenaren met een vuilwatertank illegaal lozen, verantwoordelijk zijn voor de ongewenste watervervuiling en dus hun kranen moeten verzegelen. Eventuele andere vervuilers laat hij gemakshalve buiten beschouwing.

"Verzegelen is veel eenvoudiger", meent De Groot die zijn motie in de Tweede Kamer in meerderheid aangenomen zag worden. Het is nu aan verantwoordelijk minister, Cora van Nieuwenhuizen, om de motie en wetgeving uit te voeren. Of dit betekent dat al komend seizoen kranen verzegeld moeten zijn, is nog maar de vraag. De Groot, zelf ook bootbezitter, hoopt van wel. *"Het is belangrijk dat iedereen weer een frisse duik kan nemen."*

Bron: Scheepspost

Motie verboden toiletwater te lozen

Motie van het Lid de Groot
Voorgesteld tijdens het Wetgevingsoverleg van
26 november 2018

De Kamer, gehoord de beraadslaging, constaterende dat het sinds 1 januari 2009 voor pleziervaartuigen verboden is om op de Nederlandse binnenwateren toiletwater te lozen; constaterende dat het lozingsverbod moeilijk te handhaven is; overwegende dat lozingen door pleziervaart op het binnenwater niet wenselijk zijn voor de kwaliteit van het binnenwater en risico's opleveren voor de gezondheid van



zwemmers; overwegende dat de Verenigde Staten een succesvol lozingsverbod voeren door de pleziervaart te verplichten hun buitenwaterafvoer van hun vuilwatertanken te laten verzegelen; verzoekt de regering, de verzegeling van vuilwatertanken in de daartoe strekkende regelgeving te verankeren, en gaat over tot de orde van de dag. De Groot

Bron: Overheid

Motie voor verzegeling vuilwatertanks recreatievaart aangenomen

In de Tweede Kamer is afgelopen week de motie voor de verzegeling van vuilwatertanks aan boord van recreatievaartuigen, ingediend door kamerlid Tjeerd de Groot (D66), aangenomen. Het is nu aan minister van Nieuwenhuizen om de verzegeling van vuilwatertanken in wetgeving om te zetten.

<u>Handhaving</u>
Het verbod op het lozen van toiletwater geldt al sinds januari 2009. Waterrecreanten dienen hun vuilwatertanks leeg te pompen bij daartoe bestemde vuilwaterstations. Hiervan wordt echter maar weinig gebruik gemaakt, waardoor een gezondheidsrisico voor zwemmers ontstaat. Mede omdat het lozingsverbod moeilijk te handhaven is, diende De Groot de motie in om de buitenwaterafvoer van de vuilwatertanks te verzegelen, zodat deze niet langer gebruikt kunnen worden.

<u>Duurzaam varen</u>
In samenwerking met diverse partners, waaronder Watersportverbond, HISWA vereniging, Wetterskip Fryslan (namens de Unie van Waterschappen), is Waterrecreatie Nederland in overleg met het Ministerie van I&W.
Een volgende stap is het toestaan van gezuiverd lozen.

Bron: Waterrecreatie Nederland

Het kleinste kamertje

De meeste kajuitjachten hebben er één; een kleinste kamertje. Of noemen we dat aan boord beter 'de kleinste hut'? Aan boord is het al lang niet meer een kwestie van doortrekken. Sinds 2009 is het pleziervaartuigen op de Nederlandse binnenwateren namelijk verboden om afvalwater uit het toilet rechtstreeks te lozen in het oppervlakte water. Dat betekent dat het afvalwater opgevangen moet worden. Lozen mag dan op open zee (de Waddenzee is formeel binnenwater) of men kan het afvalwater afgeven bij speciale afgiftepunten.

Vooral voor bestaande jachten gaf dit problemen en extra kosten voor het inbouwen van een vuilwatertank, gedoe met onvoldoende afgiftepunten en veel mensen vinden het ook geen prettig idee om al die sh.. ergens aan boord te hebben.

Het doel; schoon oppervlakte water gaat natuurlijk iedereen aan, maar echt praktisch is het allemaal niet. Dat heeft de minister van Infrastructuur en Waterstaat kennelijk ook geconstateerd en zij is voornemens om de regels aan te passen. Wat dat mogelijk voor u kan betekenen leest u hier.

Het verbod is een 'lozingsverbod' dat betekent dat het lozen van afvalwater niet is toegestaan, maar om dit te handhaven moet u op heterdaad betrapt worden terwijl u de inhoud van het toilet (of vuilwatertank) overboord pompt. In de praktijk blijkt dat lastig en ik heb zelf in al die jaren nog nooit gehoord dat iemand daarvoor is beboet.

Het is dus ook gewoon toegestaan dat het toilet via een afsluiter rechtstreeks op het oppervlaktewater is aangesloten. Op zee mag lozen immers wel. Een vuilwatertank die rechtstreeks op het toilet is aangesloten is niet verplicht. Precies daarom moet een opsporingsambtenaar u dus op heterdaad bestraffen.
Het lozingsverbod is daardoor moeilijk te handhaven en lijkt mede daardoor niet echt serieus genomen te worden. Daarmee neemt de watersport wel een risico. Niet alleen varen en zwemmen we in ons eigen afval, ook kan de minister nu grijpen naar zwaardere regels. Het verzegelen van de buitenboordafsluiting van het toilet of het verplicht stellen van een vuilwatertank zou zo'n maatregel kunnen zijn.

In juni van 2018 heeft de minister de Tweede Kamer toegezegd te komen met nieuwe regels. Het verplicht verzegelen van de buitenboordafvoer is zo'n mogelijkheid die zij expliciet noemt in de informatie die zij naar de Tweede Kamer zond.

Toch denkt de minister niet alleen aan strengere regels. Het lozingsverbod houdt nu in dat al het afvalwater van het toiletgebruik niet op het oppervlaktewater geloosd mag worden. Ook niet als het eerst gereinigd zou worden. Hierdoor is het voor jachteigenaren niet aantrekkelijk te investeren in een systeem die het afvalwater aan boord reinigt. De minister denkt daarom nu aan een aanpassing van de regels zodat lozen van afvalwater na zuivering aan boord wel is toegestaan. Hiermee hoopt de minister tegemoet te komen aan de bezwaren van aan vuilwatertank en wil zij de jachteigenaren aanspreken op het gezamenlijk belang van schoon vaar- en zwemwater. Het lijkt wel een beetje op de oude stok en wortel tactiek die minister Winsemius destijds heeft ingevoerd als milieuminister.

Vooropgesteld dat de watersporter als één van de eerste belang heeft bij schoon vaarwater zie ik wel enkele grote bezwaren. Verplichte verzegeling zal de overheid echt niet zelf gaan uitvoeren. Daar hebben ze geen menskracht voor. Dat betekent vermoedelijk dat dit wordt uitbesteed aan particuliere bedrijven en dat de jachteigenaar daarvoor de rekening betaalt. Met voorrijkosten ed. kan dat flink in de papieren lopen. 'Horror' verhalen over de verplichte installatie en keuring van de AIS voor schepen langer dan 20 meter en vooral de kosten die men daarvoor in rekening brengt hoor ik met regelmaat. Verder levert het ook veel administratie op en zal er toch ergens een registratie moeten zijn van al die verzegelingen. Krijgen we via de achterdeur alsnog de zo gevreesde verplichte vaartuigregistratie?
En hoe gaat het gecontroleerd worden? Komt er een handhaver de kleinste hut aan boord controleren en gaat ondersteboven achter het toilet kijken of de verzegeling wel in orde is? En moeten onze putsen dan straks ook achter slot en grendel?



Achtereenvolgende regeringen hadden vermindering van de administratieve lastendruk als stelregel. En dat is goed. Toch dreigt het fiasco van het lozingsverbod tot een nieuwe aanslag op de vrijheid van de watersport. En hoe zit het met al die andere schepen die op onze binnenwateren varen en nog wel hun afvalwater rechtstreeks mogen lozen? Alleen de recreatie aanpakken lijkt mij niet fair. Cijfers over hoeveel de pleziervaart bijdraagt aan de vervuiling van het oppervlakte water zijn mij niet bekend. Evenmin welke veranderingen daarin (positief of negatief) gemeten zijn sinds de invoering van het lozingsverbod. Ik hoop dan ook van harte dat de belangenbehartigers van de watersport hier hun werk doen en de minister weten te bewegen tot vooral praktische en werkbare oplossingen, maar dat die dan wel voor iedereen moeten gelden.

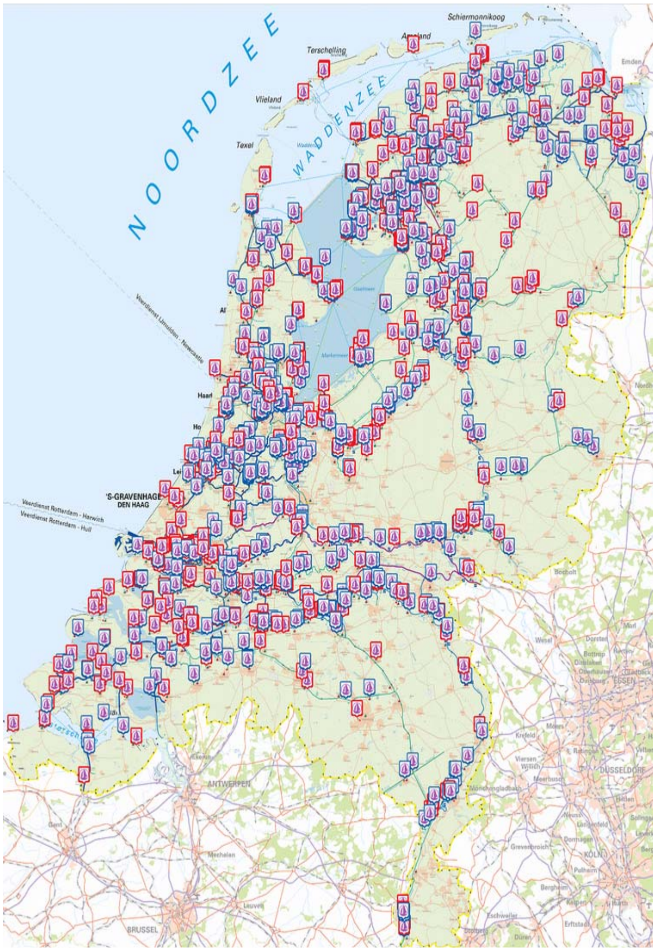
Bron: Vaarwijzer

Het kleinste kamertje, vervolg

Terwijl de Vaarwijzer Nieuwsbrief werd verzonden had ik nog wat tijd om te surfen op het internet en ontdekte zo dat D'66 kamerlid Tjeerd de Jong een motie in de Tweede kamer had aangenomen gekregen over het lozingsverbod. Niet alleen leek mijn stukje van vorige week daarmee deels achterhaald, maar tegelijk leek daarmee de toezegging van de minister aan de kamer om de regels aan te passen ook deels achterhaald. In mijn ogen een curieuze gang van zaken. Want waarom een motie indienen om de minister iets op te leggen, waarvan zij zelf al heeft aangegeven te komen met maatregels? D'66 zit toch ook in het kabinet en het lijkt nu ook weer niet een onderwerp van acuut en erg groot algemeen belang. De motie van De Jong - notabene volgens eigen zeggen zelf watersporter - komt daarmee dan ook over als een solo actie. Maar wel goed gespeeld, want hij kreeg nagenoeg de gehele kamer achter zich. Alleen de VVD stemde tegen, ik neem aan omdat zij wel voldoende vertrouwen heeft in de toezeggingen van de eigen minister. (*)

In Den Haag zelf leidde de motie van De Jong niet tot veel ophef. Des te meer bij watersporters op de steigers en op sociale media. Onrust en onzekerheid, maar vooral toch ook verontwaardiging. Wordt de watersporter hier opgezadeld met een vreemde regel om een buitenboordafsluiter te verzegelen? Hoe gaat dat werken? Wat als je ook af en toe op zee vaart? En wie gaat dat betalen? Waarom wij en niet de andere waterweggebruikers? Wat dan weer op onbegrip bij andere volksvertegenwoordigers leidt. Pieter Lanser, ook van D'66: *"De kwaliteit van het oppervlaktewater schijnt, gelet op de reacties, veel watersporters een rotzorg te zijn."*

Opvallend is dat er maar weinig kennis is van de feiten rond om het lozingsverbod en de recent aangenomen motie deze uit te breiden met een verplichte verzegeling van de buitenwaterafvoer van de vuilwatertank. Zo weet niemand het exacte aantal vuilwaterstations te noemen. De één heeft het over 300, de ander over 400. Volgens de ANWB Wateralmanak deel II (2018) zijn er 493 afgiftepunten voor vuilwater in (jacht)havens. Opvallend is dat slechts 195 van die punten hebben opgegeven welke kosten er gemoeid zijn met het afgeven van vuilwater. Gemiddeld komen de kosten over deze 195 punten uit op € 1,99 per m3. In reacties op sociale media liggen de kosten zo rond de € 5-6 per keer legen voor passanten en dat het legen vaak is inbegrepen bij de kosten van de ligplaats in de eigen thuishaven.
Het aantal stations is naar mijn mening aan de lage kant (ongeveer 40% van alle havens), maar de spreiding over hele land is wel goed. Zie de figuur, waarbij de havens met een vuilwaterstation rood zijn gemerkt.



Ook worden er heel erg veel verschillende aantallen genoemd als het gaat om het aantal schepen welke door het lozingsverbod geraakt worden. Soms heeft men het over 200.000, dan weer over 260.000 pleziervaartuigen, in de pers soms weer over 400.000 en het Watersportverbond heeft het weer over 150.000.

Harde cijfers over de invloed van de pleziervaart op de waterkwaliteit blijken er nauwelijks te zijn. Al niet bij het invoeren van het lozingsverbod en ook nu niet.

Het is dus lastig om te bepalen of het verbod enig effect heeft gehad. De metingen die er wel zijn laten een verschillend beeld zien. Zo zou de watersport slechts voor 1% verantwoordelijk zijn voor de lozing van zuurstofbindende stoffen en nutriënten (voor bepaalde organismen voedzame stoffen). Andere metingen in een relatief gesloten gebied als de Vinkeveense plassen constateren (logischerwijs) dat de vervuiling rond concentratieplaatsen van jachten groter is.

Schokkend vind ik toch vooral ook het beeld dat men in Den Haag kennelijk van de pleziervaart heeft. Zie de eerder genoemde reactie van Lanser, waarmee hij de plank toch behoorlijk misslaat. Alle watersporters hebben een groot belang bij schoon vaar- en zwemwater. Waarschijnlijk veel meer dan mensen die nooit op of aan het water recreëren. Watersporters zitten echter niet te wachten op lukraak regelgeving uit Den Haag die hen vervolgens opzadelt met extra kosten en onpraktische regeltjes.
Maar ook vroeger dacht men al niet zo positief. In 2004 antwoorde de staatssecretaris van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer mede namens de minister van Verkeer en Waterstaat op enkele kamervragen over het toen nog komende lozingsverbod voor de recreatievaart. Ik citeer:
- *"Voor absolute noodgevallen is ook een emmer (bij voorkeur met deksel) wellicht een bruikbaar alternatief."* Of te wel: Als de nood hoog is en je geen vuilwatertank hebt, ga je maar op de emmer zitten. In Den Haag kunnen ze best denken in praktische oplossingen, mogen we dan ook om praktisch uitvoerbare regels vragen?
- *"Rentabiliteit van de investering is voor pleziervaartuigen minder relevant."* Voor een enkeling wellicht, maar elke eigenaar van een jacht weegt de kosten en andere aspecten als gemak ed. wel degelijk af voor hij of zij die investering doet. En aangezien het om een hobby gaat mag het soms wat kosten, maar dat zegt niet dat alle watersporters onbeperkte middelen hebben. Er zijn er genoeg die thuis bij wijze van spreken op een houtje bijten om toch maar hun bootje te kunnen blijven varen.
- *"Het gaat hier om pleziervaart, een luxe activiteit, tegenover hygiëne en volksgezondheid. De kosten van inbouw van een vuilwatertank of mobiel toilet zijn in relatie tot de totale kosten van de desbetreffende vaartuigen gering. Een economische afweging van investering versus rendement slaat dan ook in alle gevallen door naar het milieurendement."* Voor een jacht van € 100.000 gaat dat wellicht op, maar niet iedereen heeft het zo breed. Er varen ook kajuitjachten rond die de eigenaar voor € 5.000 heeft weten te kopen of voor zelfs nog minder. Een vuilwaterinstallatie kost dan mogelijk zelfs meer dan het schip zelf. Wat betreft het imago van onze sport ligt er denk ik nog een schone taak voor de lobby van onze belangenbehartigers van de diverse sportbonden en de Hiswa.

(*) De Vaarwijzer Nieuwsbrief heeft geen politieke kleur, maar wij staan voor het belang van de watersport en scheepvaart. Wij zijn erg kritisch op het beleid van de overheid en groot voorstander van effectief en efficiënt beleid. Niet voor meer regels, maar voor goede regels die in de praktijk ook werken. Uw redacteur is daarnaast persoonlijk van mening dat onze volksvertegenwoordiging ook de watersporter dient te vertegenwoordigen.
En dat iemand die gekozen is niet een blanco volmacht heeft om maar lukraak politiek te bedrijven.

Bron: Vaarwijzer

Subsidieregeling riolering woonboten 2018 - 2020

Bent u een particuliere eigenaar van een woonboot. En ligt uw woonboot in rijkswater? U kunt dan subsidie aanvragen voor een boordvoorziening voor riolering. U moet die voorziening hebben aangeschaft in de periode van 1 januari 2017 tot en met 31 december 2020.

De boordvoorziening maakt een aansluiting op het riool of IBA (individuele behandeleenheid voor afvalwater) mogelijk. Een rioolaansluiting betekent daarnaast ook een schonere woon- en leefomgeving voor de woonboot-eigenaren zelf. Met de Subsidieregeling riolering woonboten 2018 -2020 wil het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat het lozen van afvalwater op rijkswater beëindigen.

<u>Budget</u>
Voor deze subsidie is in totaal € 400.000 beschikbaar. Woonbooteigenaren krijgen maximaal € 2.000 subsidie per woonboot.

<u>Voorwaarden</u>
Om subsidie te krijgen moet u voldoen aan onderstaande voorwaarden:
- U bent de eigenaar van de woonboot.
- De woonboot waarvoor u subsidie aanvraagt, ligt in rijkswater.
- U kunt uw legale ligplaats aantonen. Bijvoorbeeld met een ligplaatsvergunning, ontheffing of verklaring van de gemeente dat ligplaats mag worden ingenomen.
- De boordvoorziening is aangeschaft en geïnstalleerd in de periode 1 januari 2017 tot en met 31 december 2020.
- Voor subsidie komt alleen in aanmerking de aanschaf en installatie van een deugdelijke boordvoorziening.
- In het Programma van Eisen is vastgelegd waaraan een boordvoorziening moet voldoen om deugdelijk te zijn.
- Per woonboot kan één keer subsidie verstrekt worden, mits op de ligplaats van de woonboot niet eerder een woonboot heeft gelegen waarvoor subsidie is verstrekt.
- U vraagt pas subsidie aan nadat de boordvoorziening is aangeschaft en geïnstalleerd in de woonboot.

De boordvoorziening hoeft nog niet aangesloten te zijn op het riool.

<u>Welke kosten komen in aanmerking voor subsidie?</u>
De kosten waarvoor u subsidie krijgt, zijn per categorie verschillend. In de volgende overzichten kunt u zien wat de vooraf vastgestelde subsidiebedragen ('forfaitaire' subsidiebedragen) zijn per categorie.

<u>Boordvoorziening met walslang voor aansluiting op het openbaar riool</u>
Aanschaf en installatie boordvoorziening met walslang voor de aansluiting op het openbaar riool, of voor de aansluiting

op een IBA, als aansluiting van de boordvoorziening op het openbaar riool niet mogelijk is of was wegens het ontbreken daarvan binnen 40 meter van de woonboot.

Kostenpost	Forfaitair bedrag
aanschaf en installatie van een pompinstallatie, inclusief opvangtank	€ 750
pompinstallatie met een motorvermogen groter dan 1.200 watt P1	€ 250
aanschaf en installatie van een hulppomp	€ 250
maken van een doorvoer vanaf afvoerzijde pomp tot en met doorvoer scheepswand	€ 250
aanschaf en installatie walslang incl koppelingen en verwarmingslint met inbegrip van de kosten van aanbrengen en koppelen voor een bedrag per strekkende meter	€ 30 per strekkende meter
aanschaf en installatie van leidingwerk, bekabeling en elektra	€ 300
opstellen van schouwrapport	€ 150

<u>Boordvoorziening met walslang voor de aansluiting op een IBA</u>

Aanschaf en installatie boordvoorziening met geïntegreerde IBA, als aansluiting op het openbaar riool niet mogelijk is of was wegens het ontbreken daarvan binnen 40 meter van de woonboot.

Kostenpost	Forfaitair bedrag
uitvoeren van vooronderzoek om te komen tot een systeemkeuze	€ 100
aanschaf en installatie van een pompinstallatie met toebehoren, beluchtingstank, beluchtingspomp, nabezinktank, slibaftap en besturingssysteem	€ 900
aanschaf en installatie van een hulppomp	€ 250
doorvoer vanaf afvoerzijde pomp tot en met doorvoer scheepswand	€ 250
aanschaf en installatie van leidingwerk, bekabeling en elektra	€ 250
opstarten van de biologie van de IBA	€ 50
opstellen van schouwrapport	€ 150

<u>Aanvragen</u>

U kunt uw aanvraag indienen vanaf 1 december 2018 tot en met 30 juni 2021 via het mijn.rvo.nl.

- Vul het formulier in op een computer en print dit uit
- Vergeet niet het formulier te ondertekenen
- Vergeet de vereiste bijlagen niet
- Stuur het formulier per post toe (aangetekend is onze aanbeveling)

<u>Wet- en regelgeving</u>

- Regels voor de verstrekking van subsidie: Subsidieregeling woonboten 2018-2020 (Staatscourant, nr. 60966, 6-11-2018)
- Beleidsregel over boordvoorzieningen: Subsidieregeling woonboten 2018-2020 (Staatscourant, nr. nr. 60979, 6-11-2018)

Downloads:

- Format schouwrapport - Subsidieregeling riolering woonboten 2018-2020, PDF document | 101,58 KB
- Programma van eisen aansluiten woonboten op riolering PDF document | 791,53 KB

Bron: RVO

Rijkswaterstaat
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Schouwrapport
Subsidieregeling riolering woonboten 2018-2020

Woonboot algemeen

Naam eigenaar	
Straat + huisnummer	
Postcode en plaats	
Naam woonboot	
Type woonboot	□ varend woonschip □ woonark □ anders, nl.
Bijzonderheden (Verhuisplannen, ruil, etc.)	

Gegevens boordvoorziening

Is de volledige installatie in gebruik en aangesloten op de riolering?	□ ja □ nee (hieronder toelichten)
Zijn alle afvalwaterstromen aangesloten op de boordvoorziening?	□ ja □ nee (hieronder toelichten)

Schouwrapport subsidieregeling riolering woonboten 2018-2020 Pagina 1 van 5

Subsidieregeling riolering woonboten 2018 - 2020 regeling

Deze regeling heeft tot doel het stimuleren van het beëindigen van het lozen van huishoudelijk afvalwater van woonboten op rijkswateren dan wel het realiseren van gezuiverde lozingen van huishoudelijk afvalwater van woonboten op rijkswateren.

Door het aansluiten van woonboten op de riolering of op een individuele behandeleenheid voor afvalwater (IBA) worden ongezuiverde lozingen op het oppervlaktewater voorkomen, waardoor de waterkwaliteit verbetert.
Vanaf 2007 wordt op basis van de Subsidieregeling riolering woonboten aan eigenaren van woonboten een subsidie verstrekt als tegemoetkoming in de kosten van de aanleg, zijnde aanschaf en installatie, van een voorziening om ongezuiverde lozingen op het oppervlaktewater tegen te gaan. In 2010 is deze subsidieregeling ten behoeve van een soepele uitvoering gewijzigd en verlengd tot 1 januari 2011.

De regeling is echter van toepassing gebleven op woonboten die opgenomen zijn in het gemeentelijk rioleringsplan of het daarop gebaseerde saneringsplan en waaromtrent met de gemeente overeenstemming is bereikt over een gefaseerde uitvoering tot uiterlijk 1 juli 2017 (artikel 9, tweede lid, van de Subsidieregeling riolering woonboten). Met de onderhavige nieuwe regeling wordt feitelijk een verdere verlenging beoogd van de genoemde en inmiddels vervallen subsidieregeling, nu gebleken is dat nog niet in alle beoogde gevallen een beroep op de voorgaande subsidieregeling gedaan kon worden.

Gemeenten hebben ten aanzien van die gevallen aangegeven uiterlijk in 2020 tot uitvoering van een gemeentelijk rioleringsplan over te gaan. Ook blijkt het eerder beschikbaar gestelde budget niet uitgeput.

De sanering van lozingen van woonboten is een langdurig en lastig proces. Er bestaat weerstand bij woonboot-bewoners, omdat de aan te brengen voorzieningen hoge kosten met zich meebrengen. Uit de in 2007 gemaakte inventarisatie kwam naar voren dat ongeveer 1800 woon-boten voor een bijdrage in aanmerking konden komen. Duidelijk is dat een beperkt deel hiervan, circa 200 woon-boten, geen gebruik hebben kunnen maken van de regeling.

De voorwaarde voor subsidieverlening lag vooral op het vlak van de voorgenomen aansluiting op het riool, vastgelegd in het gemeentelijk rioleringsplan of een daarop gebaseerd saneringsplan, dan wel een convenant met resultaatsverplichting tussen gemeente en waterbeheerder(s) met hetzelfde oogmerk. De daarin opgenomen planning is niet in alle gevallen gehaald. In een aantal situaties blijken gemeenten namelijk, ondanks eerdere toezeggingen, niet in staat te zijn geweest om rioolvoorzieningen binnen de looptijd van de regeling te realiseren. Vanwege de financiële crisis, planologische ontwikkelingen, juridische procedures en het zoeken naar technische oplossingen hebben een aantal gemeenten op de locaties van woonboten nog geen riolering aangelegd en in sommige gevallen zal deze ook niet in de nabije toekomst worden aangelegd.

Landelijk gaat het om circa 200 woonboten die nog aangesloten moeten worden op de riolering of waarvan de ongezuiverde lozing gesaneerd moet worden door aan te sluiten op een IBA. Dit is circa 14% van alle woonboten op rijkswateren. De gemeenten die voornemens zijn een riolering aan te leggen, hebben toegezegd dat zij die uiterlijk in 2020 gerealiseerd zullen hebben. Deze nieuwe subsidieregeling is primair op die gevallen gericht. Daarnaast is in een aantal gevallen te laat duidelijkheid verkregen over (al dan niet) aanleg van de gemeentelijke riolering, waardoor van gemeentewege wel de riolering is aangelegd, maar de woonbooteigenaren niet in staat waren tijdig, dat wil zeggen binnen de geldingsduur van de vorige subsidieregeling, de benodigde voorzieningen te realiseren en hiervoor een aanvraag te doen. Ook op die gevallen ziet de regeling.

De regeling is te downloaden via https://zoek.officielebekendmakingen.nl/stcrt-2018-60966.html.

Bron: Officiële bekendmakingen

Beleidsregel subsidieregeling riolering woonboten 2018-2020

Beleidsregel van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, van 30 oktober 2018, nr. IENW/BSK-2018/176078, over boordvoorzieningen in het kader van de Subsidieregeling riolering woonboten 2018-2020

Op grond van de Subsidieregeling riolering woonboten 2018-2020 (hierna: subsidieregeling) kan aan eigenaren van woonboten die nu nog ongezuiverd lozen op rijkswater en die beschikken over ontheffing van het verbod ligplaats te nemen in rijkswateren als bedoeld in artikel 9.03, zesde lid, van het Binnenvaartpolitiereglement, een ontheffing als bedoeld in artikel 7 van de Scheepvaartverkeerswet, of een vergunning als bedoeld in artikel 6.5, aanhef en onder c, van de Waterwet, en, in geval dit door de gemeente is voorgeschreven, tevens een ligplaatsvergunning of een daarmee gelijk te stellen verklaring van de gemeente dat ligplaats mag worden ingenomen (zie artikel 5, eerste lid, van de subsidieregeling), subsidie verleend worden voor de aanschaf en installatie van boordvoorzieningen die benodigd zijn om het ongezuiverde lozen te beëindigen.

Het aanschaffen van een boordvoorziening en de aansluiting hiervan op het openbaar riool brengt de nodige kosten met zich mee. Om hierin tegemoet te komen, is de subsidieregeling vastgesteld, op grond waarvan een subsidie ter tegemoetkoming in de kosten kan worden aangevraagd. Hierbij wordt rekening gehouden met het feit dat de kosten voor de aansluiting op het riool bij een woonboot in het algemeen hoger zijn dan de kosten voor een gemiddelde huisaansluiting op de vaste wal. Door de subsidieregeling wordt de eigenaar van de woonboot gecompenseerd voor deze hogere kosten.

De subsidieregeling kent een maximum subsidiebedrag van € 2.000,- per woonboot. De subsidiabele kosten en verdere voorwaarden, zoals aan de ligplaats, zijn in de subsidieregeling aangegeven.Voor subsidieverlening komen alleen in aanmerking de aanschaf en installatie van een deugdelijke boordvoorziening die voldoet aan bepaalde eisen betreffende efficiëntie, effectiviteit en duurzaamheid.

Met deze beleidsregel wordt vastgesteld welke eisen dat zijn. Als daaraan wordt voldaan, kan een boordvoorziening als deugdelijk worden aangemerkt. Indien bij de installatie van de boordvoorziening deze beleidsregel is gevolgd, voldoet de boordvoor-ziening niet alleen aan de eisen voor toekenning van subsidie, maar waarborgt dit tevens de duurzame werking van de boordvoorziening en beschikt de woonboot na installatie ook over een deugdelijke en veilige binnenhuisriolering en verbinding hiervan met het openbaar riool of IBA.

De uitvoering van de subsidieregeling is ondergebracht bij de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland.
Voor aanvullende informatie over de subsidieregeling, de aanvraagformulieren en het modelschouwrapport wordt verwezen naar de website van Rijksdienst voor Ondernemend Nederland: www.rvo.nl/rioleringwoonboten.
Er kan ook contact worden opgenomen met de helpdesk van de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland via telefoonnummer 088 - 042 42 42.

Te downloaden via https://zoek.officielebekendmakingen.nl/stcrt-2018-60979.html.

Bron: Officiële bekendmakingen



Rabobank hypotheek wel mogelijk?

Rabobank: met NHG wel hypotheek op varend woonschip mogelijk

Op 10 september 2018 sprak een delegatie vanuit het Varend Erfgoed (Federatie Varend Erfgoed Nederland, Mobiel Erfgoed Centrum, Erfgoedhavens Rotterdam en Landelijke Woonboot Organisatie) met vertegenwoordigers van de Rabobank over de "hypothekenkwestie".

Probleemstelling

Aanleiding voor het gesprek is het feit dat de enige aanbieder van Scheepshypotheken in Nederland aan eigenaren van woonboten geen hypotheek meer verstrekt als er met het schip wordt gevaren. Dat beleid was er volgens de vertegenwoordigers al langer (zeker vanaf 2016) maar de praktijk was "in het veld" tot nu toe anders.
Het wordt nu in alle filialen van de bank in het land doorgezet.
Naar de mening van de delegatie vanuit het Varend Erfgoed wordt deze sector nu zwaar getroffen omdat varende schepen onverkoopbaar worden aan (bijvoorbeeld) de jongere generaties en daardoor dreigen te verdwijnen naar het buitenland. En dat terwijl de sector juist zwaar heeft geïnvesteerd in het Certificaat van Onderzoek om te kunnen blijven varen! Het betreft ook juist de groep schepen waarin veel van de zeer fraaie vertegenwoordigers zitten van een rijk scheepsverleden die menige stad "opsieren" in museumhavens en vol trots zich laten zien aan het Nederlandse volk op evenementen als Sail Amsterdam.

Waarom?

Als redenen voor de "hypotheek-stop" voor varende woonschepen noemt de Rabobank:
- Het is geen nieuw beleid; eigenlijk wil(de) de bank altijd al aan schepen met "recreatieve" doeleinden geen hypotheek verstrekken;
- De varende schepen worden gezien als een groep schepen met extra risico (schade onderweg of verdwijnen naar het buitenland);
- De Rabobank vindt haar monopoliepositie ongewenst en zou graag zien dat er meer aanbieders van hypotheken zouden komen; in dat kader betreurt de bank ook het uitstappen van de ING enige jaren geleden.

De delegatie vanuit het varend erfgoed heeft hierop gereageerd met de volgende argumenten:
- In het (recente) verleden zijn veel hypotheken afgesloten terwijl de (lokale) bank zeer goed op de hoogte was dat er met het schip werd gevaren; pas in de loop van dit jaar werd duidelijk gemaakt dat aan deze praktijk een einde zou komen;
- Varende woonschepen zijn vrijwel allemaal CvO-plichtig en hebben nu een regelmatige "APK" waardoor het risico van verlies wordt verkleind;
- De bank kan ook bij het afsluiten van een hypotheek eisen dat het schip afdoende verzekerd is;
- De verzekeringskantoren geven aan dat juist in deze groep blijkbaar voorzichtiger wordt gevaren en het aantal schadegevallen eerder relatief geringer is;
- Ongemerkt verdwijnen naar het buitenland is onmogelijk doordat schepen in het kadaster staan en altijd via de verplichte AIS zijn te traceren;
- Het gaat om een relatief kleine groep schepen; de totale markt voor woonschepen (inclusief arken) is ongeveer 10.000 stuks (en groeiend; denk aan watervilla's).
Van het varend erfgoed is hooguit 2500 ingericht als woonschip en van die 2500 is een flink deel enkel in gebruik als permanent (niet-varend) woonschip; naar schatting zullen er hooguit 1250 woonschepen met CvO per 1-1-2019 zijn.
- Het behoud van ons cultuurhistorisch erfgoed is juist gebaat bij het gebruik ervan door er mee te varen.
Anders gesteld: zonder de mogelijkheid van gebruik holt de kwaliteit van de vloot achteruit en worden schepen niet behouden;
- De Rabobank is te prijzen omdat zij nog als enige scheepshypotheken verstrekt en zelfs incidenteel als sponsor optreedt van evenementen voor varend Erfgoed (zoals in Leiden dit jaar);
- Het varend erfgoed wil en moet zich "laten zien" om in aanmerking te komen voor (zeer schaarse) subsidiegelden en de politiek vraagt dat ook van de sector in het kader van de Erfgoedwet en daarbij aangenomen moties.
- In veel museumhavens (bijv. Leeuwarden) wordt van de schepen juist geëist dat het varende schepen zijn.

Hoe gaat de Rabobank om met bestaande klanten?

De Rabobank zal bestaande klanten "niet in de kou zetten". Dat houdt in dat bestaande overeenkomsten worden gerespecteerd (dus schepen kunnen blijven varen) en dat ook bij verkoop de Rabobank aan de koper een hypotheek zal verstrekken zonder de beperking van het niet mogen varen. Immers: voor bestaande klanten wordt anders het schip onverkoopbaar!

Nationale Hypotheek Garantie een oplossing??

In het constructieve gesprek werd door de Rabobank de wenselijkheid van een NHG genoemd. Dit zou voor de Rabobank de weg openen om ook varende schepen weer te kunnen bedienen en bovendien wordt daarmee de kans op de gewenste nieuwe toetreders tot de hypotheek-markt sterk vergroot.
De partijen aan tafel zijn unaniem van mening dat het zeer de moeite waard is om te trachten de NHG op woonschepen te verkrijgen. Daarbij is de doelgroep van varende erfgoedschepen relatief klein maar het kan aantrekkelijk zijn (en zeker voor de Rabobank) om de NHG voor alle hypotheken op woonschepen (dus inclusief de arken) te laten gelden.
De delegatie vanuit het varend erfgoed heeft toegezegd voor deze route een document op te stellen waarin de problematiek, de doelgroep en de mogelijke oplossing (NHG) wordt uiteengezet.

Vraag/voorstel aan de Rabobank

Vanuit de FVEN is aan de Rabobank gevraagd om de verstrekking aan varende erfgoedschepen vooralsnog op de "oude voet" te vervolgen tot (bijvoorbeeld) 1 juli 2019.
Dan kan in de tussentijd de route van de NHG voor dat soort schepen worden bewandeld. Daarbij wordt voorgesteld de volgende aanvullende eisen te stellen:
- Schip moet CvO hebben;
- Schip moet afdoende verzekerd zijn;

- Schip moet ingeschreven staan als varend erfgoed in het Register Varend Erfgoed Nederland (RVEN)
De vertegenwoordigers van de bank wilden/konden op dit punt geen toezeggingen doen behalve dan dat dit voorgelegd zal worden aan de hoofddirectie.

<u>Verdere afspraken</u>
Afgesproken is dat via zoveel mogelijk kanalen (o.a. Tweede Kamer en overleg met OC&W) de "hypotheek-kwestie" aangekaart zal worden en aangedrongen zal worden op een oplossing via de NHG. Het varend erfgoed zal hier het voortouw nemen en de Rabobank zal zo veel mogelijk meewerken.

Namens de delegatie,
Rolf van der Mark
voorzitter FVEN en LVBHB

Bron: FVEN

Wel hypotheek voor schepen mogelijk?

<u>Voortgang scheepshypotheken: BZK voorzichtig welwillend t.a.v. NHG</u>

Op 4 oktober 2018 vond bij Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (BZK) een gesprek plaats (vanuit FVEN, MEC en LWO) over de mogelijkheid van Nationale Hypotheek Garantie op scheepshypotheken. Dit n.a.v. een eerder gesprek bij de Rabobank (op 10 sept 2018).

BZK sprak zich gezien de veranderde marktsituatie (Rabobank staat nu achter de mogelijkheid van NHG en vanuit de moties op de Erfgoedwet dringt ook OC&W aan op een oplossing voor de hypotheek-problematiek van varende historische schepen) "voorzichtig welwillend" uit over NHG voor woonschepen.
Wel wil BZK eerst meer inzicht in aantallen woonschepen (schepen en arken) die in aanmerking zouden kunnen komen voor NHG (er is een grens van € 290.000,-).
Eventuele toekenning van NHG op scheepshypotheken kan overigens niet voor midden/eind 2019 gerealiseerd worden.

Wordt vervolgd!
Rolf van de Mark
Voorzitter LVBHB en FVEN

Bron: FVEN

Scheepspost aangepast voor lezers

In april 2018 is de website van de Scheepspost vernieuwd. Het werd een nieuws-site die dagelijks wordt bijgewerkt. Ook is hier ruimte voor meer uitgebreide artikelen.
De nieuwsbrief welke iedere week wordt rondgestuurd toont sindsdien alleen de koppen met een korte tekst, plus een link naar het uitgebreide artikel op de website.
Van enkele lezers kwam de reactie dat ze het oude systeem prettiger vonden omdat ze daarin makkelijk konden scrollen door al het nieuws. Ondanks de meer dan 95.000 bezoeken op de site in het afgelopen half jaar werden niet alle artikelen gelezen.
Omdat ik wil dat de informatie van de Scheepspost optimaal terecht komt bij zoveel mogelijk mensen heb ik nu een combinatie gemaakt. Je kan hieronder de koppen vinden met links naar de artikelen. Maar je kan nu ook verder scrollen voor de nieuwsbrief oude stijl. Hier vind je alle artikelen, hoewel sommige wat zijn ingekort. Ook hier vind je dan een link om er meer over te lezen.

Feedback op de Scheepspost is natuurlijk welkom via een mailtje, wouter@scheepspost.info

Veel leesplezier!

Bron: Scheepspost

De FVEN zoekt nieuwe bestuursleden

De Federatie Varend Erfgoed Nederland (FVEN) is de koepel van behoudsorganisaties van het Nederlands Varend Erfgoed.

De FVEN behartigt de gemeenschappelijke belangen van deze behoudsorganisaties. Zij pakt de problemen op die voor meerdere organisaties spelen en zij houdt daarvoor contact met andere organisaties en verschillende ministeries. Daarnaast coördineert en stimuleert de FVEN activiteiten die van belang zijn voor het Varend Erfgoed. Tevens faciliteert de koepel de 15 aangesloten behoudsorganisaties, ondermeer door de registratie van het varend erfgoed in een nationaal 'Register Varend Erfgoed Nederland'.

De FVEN heeft de volgende commissies:
- Register
- Wet & Regelgeving
- Communicatie
- Droge - en natte evenementen
De FVEN werkt samen met:
- Mobiele Collectie Nederland (MCN)
- European Maritime Heritage (EMH)
- Federatie Instandhouding Monumenten (FIM)

Het bestuur van de FVEN bestaat uit een Algemeen Bestuur waarin alle aangesloten behoudsorganisaties zijn vertegenwoordigd en een Dagelijks Bestuur.

Voor het Dagelijks Bestuur zijn er twee vacatures (M/V):
- Vicevoorzitter
- Secretaris
Voor informatie over deze vacatures kan je contact opnemen met Olav Loeber, vicevoorzitter.
Olav.loeber@gmail.com

Bron: FVEN

De restauratieregeling mobiel erfgoed van het Mondriaan Fonds is opengesteld!!

Voor wie en wat?
De Bijdrage Restauratie Mobiel Erfgoed is bedoeld voor restauratie en herstel van mobiel erfgoed met aandacht voor verduurzaming daarvan. Het gaat om alle sectoren van het mobiel erfgoed: rail, weg, water en lucht. De bijdrage is bestemd voor organisaties op het gebied van mobiel erfgoed en kan gezamenlijk met een andere instelling worden aangevraagd.

De bijdrage kan worden gebruikt voor restauratie en herstel van mobiel erfgoed dat is opgenomen in het Nationaal Register Mobiel Erfgoed en dat een duidelijke positie inneemt in de verhaallijn van de Toonbeelden, waarmee uitdrukking wordt gegeven aan een bijzonder nationaal of regionaal belang.

Doel is de kwaliteit van bijzonder mobiel erfgoed te versterken en op een duurzame wijze operationeel te houden, waarbij aandacht is voor milieu-, energie- en klimaataspecten.

Naast deze bijdrage voor restauratie heeft het Mondriaan Fonds ook een bijdrage voor het vergroten van de zichtbaarheid van mobiel erfgoed, het professionaliseren van de sector en voor haalbaarheidsonderzoek: Bijdrage Mobiel Erfgoed.

Zie https://www.mondriaanfonds.nl/aanvraag/bijdrage-restauratie-mobiel-erfgoed/ voor regeling en lees de blog over deze regeling, zie https://www.mondriaanfonds.nl/blog/duurzaam-mobiel-erfgoed/.

Bron: FVEN

Subsidie komt definitief in plaats van fiscale aftrek

Monumenteigenaren krijgen vanaf 2019 subsidie voor het onderhoud. Deze regeling komt in de plaats van de fiscale aftrek. De Eerste Kamer is akkoord gegaan met de nieuwe regeling.

Door de wijziging kan er een kwaliteitstoets worden ingevoerd. Door zo'n toets gaat het geld naar waar het voor bedoeld is; het onderhoud van de monumentale onderdelen van monumenten. De Eerste Kamer heeft ingestemd met een wetsvoorstel van minister Van Engelshoven waardoor dit mogelijk wordt.

"Dit is een belangrijke stap om ons erfgoed te behouden en aantrekkelijk te houden voor bezoekers en bewoners. Overal in Nederland zijn molens, kastelen, archeologische vindplaatsen, woonwijken en landschappen", zegt Minister Van Engelshoven van Cultuur. *"We geven die graag door aan toekomstige generaties."*
Eigenaren van Rijksmonumenten die niet als woonhuis worden gebruikt, zoals molens, forten en kastelen, krijgen vanaf 2019 60 procent subsidie voor nieuwe opdrachten voor monumentaal onderhoud.

Heemschut houdt de omzetting goed in de gaten en zal, als de regeling niet blijkt uit te pakken zoals voorgesteld, hier aandacht voor vragen.
Meer informatie hierover is te vinden in het speciale dossier 'Subsidies', bij de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed: https://cultureelerfgoed.nl/dossiers/subsidies

Bron: Heemschut

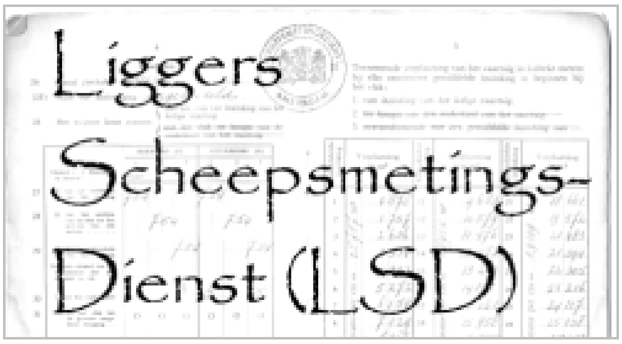
Update afschaffing fiscale aftrek voor monumenteigenaren

Op dinsdag 16 oktober 2018 heeft de Tweede Kamer ingestemd met de afschaf van de fiscale aftrek voor rijksmonumenteigenaren. Per 1 januari 2019 is, als alternatief voor die fiscale aftrek, een nieuwe subsidieregeling van kracht, mits het wetsvoorstel in december door de Eerste Kamer wordt goedgekeurd.
Op deze pagina leest u wat de aanstaande wijzigingen voor rijksmonumenteigenaren betekenen.

Als het wetsvoorstel ook door de Eerste Kamer wordt goedgekeurd in december 2018, dan stopt de fiscale regeling voor rijksmonumenteigenaren. Als er aan de regeling niets meer verandert dan betekent dit het volgende voor rijksmonumenteigenaren:
- Alle uitgevoerde en betaalde onderhoudskosten die een rijksmonumenteigenaar maakt in 2018 komen nog in aanmerking voor fiscale aftrek. De onderhoudskosten in 2019 niet meer.
- De grondslag van de laagrentende lening bij het Restauratiefonds kan een eigenaar tot en met 31 december 2018 bij Belastingdienst Bureau Monumentenpanden laten vastleggen. Het ministerie van OCW heeft het Restauratiefonds gevraagd om het proces van vaststellen van de grondslag van de lening vanaf 1 januari 2019 te organiseren.
- Alle rijksmonumenteigenaren die gebruik maken van een laagrentende lening van het Restauratiefonds kunnen het hele jaar door deze lening aanvragen. De hoogte van de lening (met een maximum van in beginsel € 300.000) bedraagt vanaf 1 januari 2019 100% van de instandhoudingskosten (onderhoud en restauratie), conform de Leidraad subsidiabele instandhoudingskosten.
De eigenaar heeft hiermee de zekerheid van een financiering voor zijn plannen. Bovendien leent een eigenaar-bewoner tegen 1% rente, 10 jaar vast.
- De nieuwe subsidieregeling, als alternatief voor de monumentenaftrek, gaat in per 1 januari 2019. Zoals het er nu uitziet is de regeling voor particuliere eigenaren van een rijksmonument met een woonfunctie beschikbaar.
Per 1 januari 2019 kunnen deze eigenaren achteraf een subsidie aanvragen van 38% van de instandhoudingskosten conform de Leidraad subsidiabele instandhoudingskosten. Na afronding van de werkzaamheden kan een eigenaar over de kosten in 2019 een subsidieaanvraag indienen in de periode van 1 maart t/m 30 april in 2020. Aanvragen met kosten boven de € 70.000,- dienen onderbouwd te zijn met een adequaat inspectierapport van de technische en fysieke staat van het rijksmonument. Binnen 13 weken na de aanvraagperiode wordt bekend of de aanvraag wordt gehonoreerd en voor welk bedrag. De subsidies worden

aangevraagd bij de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed die de beoordeling en toewijzing doet.
- Wanneer een eigenaar voor de subsidie in aanmerking wil komen, dan kan hij vooraf, voor dezelfde werkzaamheden waarvoor de subsidie wordt aangevraagd, geen laagrentende lening bij het Restauratiefonds aanvragen.
Er is geen combinatie van een laagrentende lening en subsidie mogelijk voor dezelfde werkzaamheden.
Een eigenaar maakt een keuze tussen laagrente lenen (vooraf) of subsidie (achteraf).

Bron: Restauratiefonds



Nieuwe versie Liggers Scheepsmetings Dienst

Zoek één of meer schepen uit de Liggers Scheepsmetings Dienst. Deze dienst wordt belangeloos beschikbaar gesteld door George Snijder: https://www.lvbhb.nl/schepen/lsd/

Versie 17 gaat al heel snel in de lucht na versie 16 van de database met scheepsmetingen LSD. Aanleiding is een grote serie verbeteringen van de brandmerken.

Alle scheepsmetingen vanaf 1899 t/m 1989 zijn in deze database beschikbaar. Niet alleen de meetgegevens zijn daarin te vinden, maar ook gegevens gerelateerd aan de gemeten schepen zoals literatuurverwijzingen en verwijzingen naar afbeeldingen.

Daarnaast hebben we bouwnummers toegevoegd (waar die beschikbaar waren) en aanvullende gegevens uit bijvoorbeeld de zogenaamde "binnenmeetbrieven".
Het uitgebreide verhaal hierover vindt u op de website van George Snijder.

Eind 2018 is versie 17 van de database met scheepsmetingen online gezet door Jan Sepp, waarvoor dank!

http://www.lvbhb.org/LSD/ZoekInLiggers_01.php

Als je op het kleine rode knopje in de kop van het scherm klikt vind je wat uitleg over de verbeteringen en aanpassingen.

Ik weet niet of alle geadresseerden gebruik maken van de database.
Zo nee: wees je er van bewust dat van dit werk van zo'n 50 vrijwilligers nog dagelijks gebruik wordt gemaakt.
Zo ja: fijn! Blijf me vooral correcties sturen als je wat vindt of op- of aanmerkingen hebt.

De database is weer een stapje dichter bij perfectie, maar er zullen altijd kleine ongerechtigheden in blijven alswel nuttige aanvullingen mogelijk zijn.

En voor alle inzenders van correcties voor Versie 17: dank!

Met vriendelijke groet
George Snijder

Bron: LVBHB



Boek Schepen die blijven nu ook te downloaden

Er is jaren geleden een CD-ROM gemaakt van het boek "Schepen die blijven".
Deze CD-ROM is nog beperkt te verkrijgen via de ledenstand die tijdens evenementen beheerd wordt door Henk Morel. Alleen tijdens evenementen dus, ze wordt dus NIET opgestuurd!!

Ze is echter nu ook te downloaden via deze website via de volgende link:
https://www.lvbhb.nl/schependieblijven/schepen_die_blijven_2010.iso.
Het is een bestand van zo'n 300Mb en als je het hebt gedownload (als je klikt op bovenstaande link, kan je kiezen voor opslaan), kan je er op dubbelklikken en wordt deze (op Windows 10 in elk geval) geopend als een extra CD-ROM-drive en kan je de inhoud ook als zodanig benaderen. Op de MAC kunt u na het downloaden op Autoplay drukken en daarna het bestand (PDF) in 2 delen bekijken.

Bron: LVBHB

Eerste Nationaal Mobiel Erfgoed Weekend op 14/15 sept 2019

In 2019 staat iets bijzonders te gebeuren. In Lelystad zal in het kader van de Open Monumentendag het eerste Nationaal Mobiel Erfgoed Weekend plaatsvinden.

Op 14, 15 en 16 september zullen prachtige toonbeelden van mobiel erfgoed te zien zijn vanuit de luchtvaart, railvervoer, wegvervoer en scheepvaart. Een unieke gelegenheid om met alle aspecten van Mobiel Erfgoed kennis te maken, te zien en te beleven. Immers: meerijden in een historische bus of auto en/of meevaren op een historisch schip is een heel andere ervaring dan alleen bekijken!

Maar nog belangrijker is om het verhaal achter dit unieke stuk Nederlands Mobiel Erfgoed te leren kennen.
Immers, de wording van het moderne Nederland is voor een belangrijk deel toe te schrijven aan de ontwikkeling van een diversiteit aan vormen van vervoer. Deze hebben Nederland mede gemaakt tot wat het nu is. Dit gaat op voor zowel particulier als bedrijfsmatig vervoer - door de lucht, over land en over water.

Behalve de schitterende objecten zelf zal dus het verhaal achter deze objecten uitgebreid aan bod komen met onder meer een "pop-up" museum voor Mobiel Erfgoed, het derde Nationaal Congres Mobiel Erfgoed (op de vrijdag) en een semipermanente tentoonstelling in Batavialand.

Initiatiefnemers achter het Nationaal Mobiel Erfgoed Weekend zijn o.a. de Batavia Haven Lelystad en de Federatie Varend Erfgoed Nederland. Het initiatief wordt actief ondersteund door o.a. de Stichting Mobiele Collectie Nederland, het Mobiel Erfgoed Centrum, de gemeente Lelystad, Batavialand, Batavia Stad Fashion Outlet, Bedrijfskring Lelystad en City Marketing Lelystad.

Bron: FVEN

Handboek voor maritieme curatoren

Maritieme voorwerpen zijn lang niet alleen terug te vinden in maritieme musea maar ook in andere musea.
Voor curatoren zonder maritieme achtergrond kan het beheer hiervan soms echter problemen opleveren.
Het Brunel Institute heeft voor hen een handboek gratis online beschikbaar gemaakt.

Het handboek behandelt schepen en scheepsmodellen, nautische ambachten en ook havenkranen en dergelijke. Tevens is er een hoofdstuk over maritieme kunst, van schilderijen tot boegbeelden, houtsnijwerk, serviezen, vlaggen en memorabilia.

A Manual of Maritime Curatorship is het resultaat van een samenwerking door leden van de UK Maritime Heritage Network en het Subject Specialist Network for maritime heritage in the UK and Northern Ireland. De eerste versie dateert uit 2002 en is afgelopen jaar geüpdatet.

Kijk voor het handboek en meer informatie op de website van het Brunel Institute,
https://www.ssgreatbritain.org/brunel-institute/manual-maritime-curatorship

Bron: Scheepspost



Landschapsbiografie van het Waddengebied

Deze landschapsbiografie vertelt het verhaal van het Waddengebied aan de hand van de unieke historisch-landschappelijke kenmerken van dit gebied.
Het Waddengebied is het deel van de Zuidelijke Noordzeekust dat zich uitstrekt van Den Helder tot Esbjerg.

Deze publicatie behandelt hoofdzakelijk de eilanden, de Waddenzee en de buitendijkse kwelders en dijken op het vasteland. Het Waddengebied is uniek in de wereld. Onder de invloed van eb en vloed is het landschap constant aan verandering onderhevig. Deze publicatie is een karakterschets van dit bijzondere historische landschap: welke karakteristieken maken het zo bijzonder, en hoe zijn die historisch-landschappelijke karakteristieken in de loop van de tijd ontstaan?

Vier parken van wereldklasse
In 2016 vond de verkiezing plaats van het 'Mooiste Natuurgebied van Nederland'. Vier gebieden kregen dat predicaat: het Waddengebied, de Veluwe, de Hollandse Duinen en NLDelta / Biesbosch-Haringvliet.
Deze gebieden zijn meer dan alleen natuur. Wat wij nu unieke natuur noemen, is vaak het resultaat van eeuwenlang menselijk gebruik. De natuurverkiezing was onderdeel van het programma 'Naar Nationale Parken van Wereldklasse'.

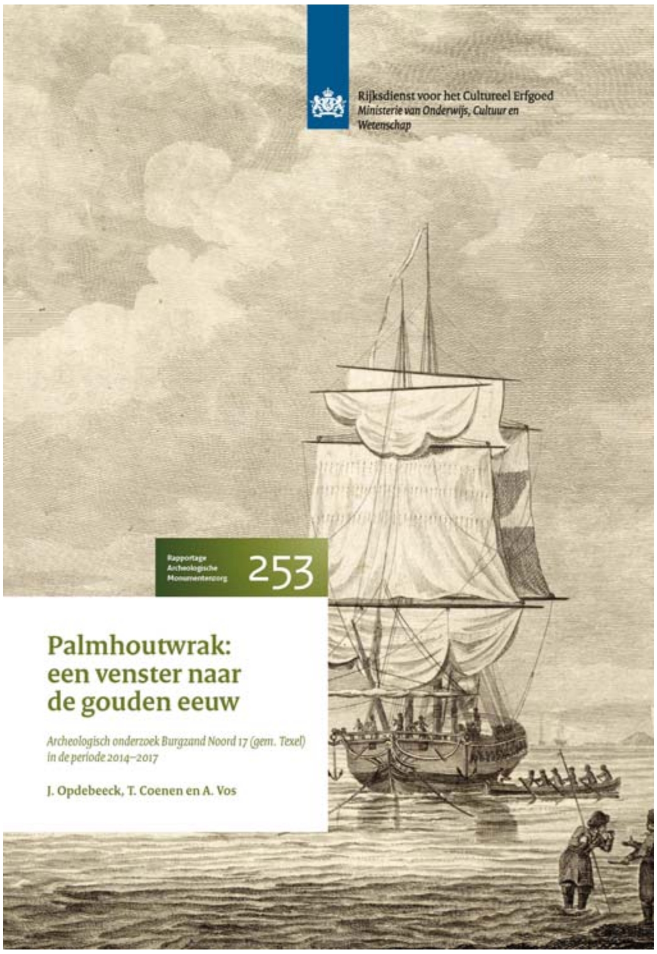
Het programma wil deze gebieden internationaal op de kaart zetten en ze ecologisch en landschappelijk versterken. Vier landschapsbiografieën dragen daaraan bij door het menselijke en historische verhaal van de Nederlandse natuurgebieden te laten zien. Wie het verleden van deze gebieden begrijpt, kan ook werken aan de toekomst ervan.

Voor wie
Deze publicatie is voor beleidsmakers, ondernemers,

terreinbeheerders, ruimtelijke ontwikkelaars, communicatieadviseurs en andere geïnteresseerden.

Te downloaden via https://cultureelerfgoed.nl/publicaties/landschapsbiografie-van-het-waddengebied.

Bron: Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed



Publicatie Palmhoutwrak een venster naar de gouden eeuw

Op https://cultureelerfgoed.nl/publicaties/palmhoutwrak-een-venster-naar-de-gouden-eeuw is de publicatie over het Palmhoutwrak te downloaden.

Binnen de contouren van het archeologisch rijksmonument Burgzand Noord, op de voormalige rede van Texel, hebben sportduikers in 2009 een houten scheepswrak gevonden.
Na melding hiervan heeft de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed tussen 2014 en 2017 niet bodem-verstorend archeologisch onderzoek uitgevoerd op deze vindplaats, die de naam Burgzand Noord 17 (BZN17) kreeg.
Het blijkt te gaan om het wrak van een groot, gladwandig gebouwd houten zeilschip uit het midden van de zeventiende eeuw. De BZN17 zit waarschijnlijk bijna rechtstandig in de bodem en is tot het eerste dekniveau bewaard gebleven. Uit de bouwwijze, oorsprong en de bewapening is af te leiden dat het schip van Nederlandse makelij is. Waarschijnlijk werd het gebruikt als koopvaardijschip voor een Amsterdamse reder.

Bron: Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed

Publicatie Ruimte voor water en erfgoed



Deze publicatie laat zien hoe onze jarenlange kennis en ervaring met water ingezet kan worden bij wateropgaven van nu.

Lees over de cultuurhistorische oplossingen die (opnieuw) in te zetten zijn bij ontwerpen van nu. Ook bevat de publicatie een tijdlijn die laat zien dat wateropgaven van alle tijden zijn en dient tevens als inspiratiebron om de (lokale) karakteristieken van waterrijk gebied van opgaven in beeld te krijgen.

Kennis als exportproduct
Waterveiligheid is een belangrijke opgave. Maar hoe we daar mee omgaan, is in de loop der tijd wel veranderd. Waar we vroeger vochten tegen het water, zijn we nu in een situatie waarin we met het water samenleven.
Steeds nieuwe technieken en materialen hebben ons landschap door de eeuwen ingrijpend veranderd en veel ingenieuze bouwwerken opgeleverd. Onze kennis op watergebied is ons exportproduct, waarmee we andere landen helpen om nieuw land te winnen en overstromingen te voorkomen.

Voor wie
De publicatie is primair bedoeld voor ambtenaren (Ruimtelijke Ordening, Milieu en Cultureel Erfgoed) van gemeenten, provincies en Rijk die betrokken zijn bij de uitvoering van watergerelateerde projecten.

Te downloaden via https://cultureelerfgoed.nl/publicaties/ruimte-voor-water-en-erfgoed

Bron: Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed

Scheepsrestaurateurs: "Een monument verziek je niet"



Joram Lehmann (links) en Niko Hoogstad (rechts)

Joram en Niko lassen, klinken en timmeren al ruim vijftien jaar voormalige vrachtschepen, viskotters en sleepboten om tot varende woonschepen. De haastige klant beseft niet altijd hoe ingewikkeld dit is. *"In een schip is niets recht, haaks of symmetrisch."*

Een schip als werkplaats, dat heeft zijn voordelen, grijnst Joram Lehmann (50). Hij loopt in zijn blauwe overal over de smalle loopplank vanaf de kade naar zijn Madrigale, een 39 meter lange Nederlandse spits. *"Onze klanten liggen langszij, dus bewegen we bij getijdenwater met ze mee. Met een loods aan de kade zou ik steeds met mijn ijzerwerk drie meter naar beneden moeten springen bij laagwater. Of omhoog lopen bij hoog water."*

"Het is wel veel klauter- en tilwerk", zegt Niko Hoogstad (41), wiens schip (de 'Janssen 57', 32 meter lang), waarop hij werkt én woont, in het verlengde ligt van dat van Joram. *"Je knieën en rug gaan eraan, want je moet steeds naar boven en beneden, erop en eraf. Maar vind maar eens een betaalbare loods aan het water."*

De beide mannen wonen en werken in hun hobby: varend erfgoed. Op het water van de Oude Haven in hartje Rotterdam, ingeklemd tussen andere schepen, aan de voet van Het Witte Huis, 'Europa's eerste wolkenkrabber', omgeven door restaurants, uitgaanscentra, de befaamde woonkubussen en andere woningen, restaureren ze historische schepen en bouwen voormalige vrachtschepen, viskotters en sleepboten om tot woningen.

Samen sterker

Joram doet het ijzerwerk, Niko het hout ('inclusief keuken, kasten, techniek, leidingen, rioolwerk en pompen'). Handig, om zo naast elkaar te liggen. Want het ijzer- en houtwerk komt heel nauw.

Joram begint en plaatst de bevestigingspunten waar Niko met hout op aansluit. Zoals van de houten stuurhut, die een onderbouw van staal heeft. Ze meten alles zelf, ter plekke, een architect komt er nauwelijks aan te pas. Al het materiaal gaat over de loopbruggetjes of door het dak. Regen of geen regen. Joram, droog: *"Het zou ook wel eens handig zijn om een vorkheftruck gewoon naar binnen te kunnen rijden. Maar dit geklauter houdt ons wel jong."*

Bron: Scheepspost

Waardering maritiem erfgoed afgerond



Recent verscheen het onderzoeksrapport over het pilootproject waarderen van het maritiem erfgoed van het MAS. Na meer dan een jaar intensief onderzoek heeft projectcoördinator Waander Devillé de resultaten gebundeld in een overzichtelijk eindrapport, dat niet enkel een waardestelling biedt over de collectie, maar ook de basis vormt om een toekomstvisie over dit soort erfgoed uit te werken. ETWIE was als projectpartner betrokken bij deze waardering.

De collectie bestaat uit vijf grote clusters: binnenvaart, sport- en pleziervaart, militaire voertuigen, havenwerktuigen en de brede categorie 'diverse'.
Telkens geeft Devillé een algemene beschrijving en de context van de collectie mee, en stelt hij per deelcollectie een waardestelling op; op stukniveau volgt dan een meer uitgebreide beschrijving waarin diverse waarden worden besproken.

"Dit waardestellend onderzoek levert geen hapklaar collectieplan op. Het biedt een opstap daarnaartoe, en vormt een hulpmiddel voor het ontwikkelen van een solide toekomstvisie", besluit Devillé. *"Dit rapport is een eerste houvast voor beheerskeuzes op korte of lange termijn. Het biedt een nuchtere kijk op wat het MAS wel en niet in huis heeft als het op vaartuigen aankomt, wat sterktes en zwaktes zijn, waar onbenut potentieel ligt en welke stukken eventueel op andere wijze worden uitgespeeld."*

Het gehele rapport is te downloaden onder het kopje bibliografie op https://www.etwie.be/nieuws/waardering-maritiem-erfgoed-afgerond.

Bron: MAS

Tienduizenden archeologische rapporten digitaal beschikbaar

Onderzoekers, archeologen en beleidsmakers hebben nu voor het eerst via één centrale toegang de beschikking over nagenoeg alle Nederlandse archeologische rapporten.
De vele tienduizenden rapporten dateren voornamelijk uit deze eeuw. De oudste komt uit 1783. De rapporten zijn te raadplegen via NARCIS, het online portaal voor wetenschappelijke publicaties.

Het archeologische werkveld gebruikt de onderzoeksrapporten van eerdere opgravingen en vondsten



De laatste tjalk in de beroepsvaart, de Harmanna

om veld- of bureauonderzoek te doen. Doordat gegevens tot nu toe altijd verspreid waren over onder andere EASY, Archis, bibliotheken, NARCIS en andere repositories (digitale systemen waarin gegevens opgeslagen kunnen worden), leidde dit vaak tot een ingewikkelde zoektocht. Ook waren er meerdere rapporten nog helemaal niet digitaal te vinden.

Centrale toegang via NARCIS
De Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed (RCE) en DANS hebben daarom afgelopen tijd intensief samengewerkt aan een centrale ontsluiting van alle rapporten via NARCIS, dat binnen Nederland geldt als hét portaal voor wetenschappelijke publicaties. Het is voor het eerst dat er nu een compleet en volledig overzicht van deze rapporten is gemaakt. De RCE heeft vanuit de Erfgoedwet de plicht een overzicht te bieden van alle archeologische onderzoeksrapporten.

Wat is er te vinden in NARCIS?
De archeologische rapporten in NARCIS zijn afkomstig uit alle hoeken van het land en zijn geproduceerd door tientallen opgravingsbedrijven, universiteiten en gemeenten. Van veel onderzoeken is een geolocatie beschikbaar.
Door in NARCIS verschillende filters te gebruiken kan ook op verschillende termen gezocht worden, zoals tijdsperiode en vindplaatstype. In de komende tijd wil de RCE de metadata van de rapporten nog verder verbeteren.
Tevens wordt nog gewerkt aan het opvullen van enkele hiaten in de 'voorraad'.

De rapporten zijn grotendeels als open access publicaties beschikbaar, waardoor ze voor iedereen vrij toegankelijk zijn. Een aantal is nog opgenomen achter een restricted access, maar de metadata is wel beschikbaar.

Bureauonderzoek sneller en efficiënter
De centrale ontsluiting van de rapporten scheelt het archeologische werkveld bij bureauonderzoek niet alleen veel tijd, maar verhoogt ook de kwaliteit ervan.
Bureauonderzoek dient uitsluitsel te geven over de vraag of er al eerder vondsten zijn gedaan, of er al eens eerder archeologisch onderzoek is uitgevoerd en wat daarvan de bevindingen waren. Een goed en volledig bureauonderzoek kan een opdrachtgever veel geld besparen. Weten wat er van een bepaald terrein al bekend is, kan behoud en onderzoek vergemakkelijken.

Bron: Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed

Archief teruggevorderde binnenschepen na de Tweede Wereldoorlog

Recent werd ik gewezen op het Nationaal Archief dat een groot deel van het archief met betrekking tot de terug-gevorderde binnenschepen na de Tweede Wereldoorlog ter inzage heeft liggen.

Voor het gehele archief zie
http://www.gahetna.nl/collectie/archief/ead/index/eadid/2.16.85/node/c01%3A0./open/c01:0.#c01:0..
En
http://www.gahetna.nl/collectie/archief/pdf/NL-HaNA_2.16.85.ead.pdf

Helaas zijn de lijsten met binnenschepen niet zelf op internet ter inzage. Het geeft echter wel een beeld van alle documenten die over dit onderwerp nog beschikbaar zijn.

Inzage kan alleen bij het Nationaal Archief, zie https://www.nationaalarchief.nl/over-het-na/plan-je-bezoek-aan-de-studiezaal. Geef van tevoren op wat je wilt inzien. Foto's maken mag en is gratis, kopiën van documenten kosten geld. Let wel op de huisregels.

Bron: Nationaal Archief

Het schrikbeeld van menig eigenaar van het varend erfgoed, hun schip dat eindigt bij de scheepssloperij...

